Hansestadt LÜBECK

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

41. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 11.11.2025, 16:30 Uhr**
Ort	**Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.09.2025	
	Anlage wird nachgereicht	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.10.2025	
	Liegt vor	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen bei der HL	**VO/2025/14115**
	Zurückgestellt am 25.03.2025	
3.1.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen bei der HL	**VO/2025/14115-01**
3.2.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unwahrheiten des Bürgermeisters in Bürgerschaftssitzung	**VO/2023/12840**
3.2.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unwahrheiten des Bürgermeisters in Bürgerschaftssitzung	**VO/2023/12840-01**

3.3.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Kommunalen Zuschuss für die Messe GO.GRØØN	**VO/2025/14497**
3.3.1.	Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Kommunalen Zuschuss für die Messe GO.GRØØN	**VO/2025/14497-01**
3.4.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen	**VO/2024/13314**
	Zurückgestellt am 28.05.25	
3.4.1.	Beantwortung der Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90 / Die Grünen): Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen (VO/2024/13314)	**VO/2025/14629**
	Anlage wird nachgereicht	
3.5.	AM Christopher Lötsch: Inkrafttreten der Investitionskostenrichtlinie der Landesregierung zum Ganztag am 17.06.	**VO/2024/13407**
	Zurückgestellt am 25.06.2024	
3.5.1.	Beantwortung der Anfrage des AM Christopher Lötsch: Inkrafttreten der Investitionskostenrichtlinie der Landesregierung zum Ganztag (VO/2024/13407)	**VO/2025/14630**
	Anlage wird nachgereicht	
3.6.	Anfrage von AM Bernhard Simon (CDU): Gesamtkostenplan Sanierung VZM	**VO/2024/13190**
	Zurückgestellt am 30.04.2024	
3.6.1.	Antwort auf die Anfrage von AM Bernhard Simon (CDU): Gesamtkostenplan Sanierung VZM	**VO/2024/13190-01**
3.7.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Straffung von Klimaschutz-Kampagnen	**VO/2025/14661**
3.8.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Management der Gasnetzstilllegung in Lübeck	**VO/2025/14674**
4.	Berichte	
4.1.	Bericht i.S. Fachaufsichtliche Prüfung der rechtskonformen Sachbearbeitung durch die HL	**VO/2025/14680**

4.2.	Zwischenbericht zur Konkretisierung der kommunalen Wärmeplanung	**2024/13808-03-01**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.3.	Kosten-Wirksamkeits-Analyse Zukunftsszenarien ÖPNV	**2024/13418-01-01**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.4.	Ergebnis der Organisationsuntersuchung Technisches Gebäudemanagement	**VO/2025/14168**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.5.	Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn	**VO/2025/14411**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.6.	Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung zum VEP	**VO/2025/14412**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.7.	Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) - geplante Änderungen ab dem 01.01.2027	**VO/2025/14413**
4.8.	Ergebnis der Überprüfung der tarifrechtlichen Eingruppierung der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung der Hansestadt Lübeck	**VO/2025/14516**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.9.	Bericht zum Kenntnisstand über die Sanierungsnotwendigkeit nach Abschluss der Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung für das Theater Lübeck	**VO/2025/14519**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
4.10.	Zwischenbericht "Fahrschein gegen Führerschein" - Durchlauf 2023	**VO/2025/14602**
4.11.	Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai Bericht zur Vorplanung für die Umgestaltung	**VO/2025/14370**
5.	Beschlussvorlagen	

5.1.	3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022	**VO/2025/14525**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
5.2.	Jahresabschluss des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024	**VO/2025/14540**
5.3.	Bewerbung beim Projekt Meeresschutzstädte	**VO/2025/14447**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
5.4.	Preistarif I für die Lübecker Schwimmbäder ab 01. 10. 2025	**VO/2025/14264**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
5.5.	Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn	**VO/2024/13418**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
5.6.	Mühlentorplatz - Umgestaltung zur signalisierten Kreuzung	**VO/2025/13939**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
5.7.	Erhaltungsstrategie Fahrbahnen	**VO/2025/14616**
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	Fraktion Linke & GAL, AT: Einrichtung einer Energieagentur / eines Kompetenzzentrums Klimaneutralität	**VO/2025/14000-01**
	Überweisung in den Hauptausschuss und USO mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	AM Dirk Groß (AfD): Überprüfung Finanzen der Hybridfähre "Welt ahoi" durch das Rechnungsprüfungsamt	**VO/2025/14625**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
8.	Gleichstellung	

8.1.	Fraktion Linke & GAL: Satzungsänderung des Jugendhilfeausschusses	**VO/2025/14555**
	Überwiesen in den Jugendhilfeausschuss und den Hauptausschuss als Gleichstellungsausschuss mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft - Zurückgestellt am 14.10.25	
9.	Digitalisierung	
10.	Verschiedenes	
11.	Ende des öffentlichen Teils	

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

Nichtöffentlicher Teil:

12.	Genehmigung der Niederschrift	
12.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.09.2025	
	Anlage wird nachgereicht	
12.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.10.2025	
	Liegt vor	
13.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (Fraktion Linke & GAL): Geschäftliche Verbindungen zwischen der HL und W. Stöcker?	**VO/2025/13913**
	Zurückgestellt am 28.01.25	
13.1.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (Fraktion Linke & GAL): Geschäftliche Verbindungen zwischen der HL und W. Stöcker?	**VO/2025/13913-01**
13.2.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Bereichsleitung der Volkshochschule	**VO/2025/14178**

	Zurückgestellt am 08.05.25	
13.2.1.	Antwort auf Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Bereichsleitung der Volkshochschule	**VO/2025/14609**
	Zurückgestellt am 14.10.25	
14.	Berichte	
14.1.	Quartalsbericht 2/2025 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	**VO/2025/14473**
	Zurückgestellt am 23.09.25 - Hierzu ist die Geschäftsführung der SWL Gruppe anwesend	
15.	Beschlussvorlagen	
15.1.	Beamtenangelegenheiten, soweit der Hauptausschuss die Entscheidung trifft; Versetzung in den Ruhestand aufgrund Dienstunfähigkeit, Abberufung als Bereichsleitung	**VO/2025/14654**
15.2.	Vergabeverfahren für die Dienstleistung zur archäologischen Bergung und Dokumentation im Lübecker Stadtgebiet	**VO/2025/14511**
15.3.	Entscheidung weiteres Vorgehen in Sachen Neubau Parkhaus Holstentor	**VO/2025/14536**
16.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

17.	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

41. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 11.11.2025, 16:30 Uhr**

Sitzungsort: **Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

3.9.	AM Dr. Axel Flasbarth BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Sachstand Finanzierungskonzept Heiligen-Geist-Hospital	**3/12669-02-01-01**
4.1.1.	Antrag des AM Thorsten Fürter (FDP), AM Christopher Lötsch (CDU) und AM Axel Flasbarth (BÜ90/die GRÜNEN) zu VO/2025/14680 Bericht i.S. Fachaufsichtliche Prüfung der rechtskonformen Sachbearbeitung durch die HL	**VO/2025/14680-01**

Nichtöffentlicher Teil:

13.2.2.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Nachfrage zu VO/2025/14609 Antwort auf Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Bereichsleitung der Volkshochschule	**VO/2025/14696**

► 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:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14115-01
öffentlich

Lübeck, 08.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.110 - Personal

Bearbeitung: Anja Schwarz (E-Mail: anja.schwarz@luebeck.de Telefon: 122-1110)

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Antwort auf Anfrage AM Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär:innen und Rentner:innen bei der HL (VO/2025/14115 vom 13.03.2025)

*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?

Antwort:
Zu 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?

Insgesamt wurden im Jahr 2024 in der Kernverwaltung 50 Pensionär:innen und Rentner:innen beschäftigt, davon eine Person als Arzt. In der Mehrzahl sind diese Personen in Verwaltungsberufen eingesetzt.

Im Jahr 2025 waren es zum Zeitpunkt der Anfrage Auswertungsdatum 01.04.25) 28 Personen, worunter sich ein Arzt befindet. Auch hier handelt es sich in der Mehrzahl um den Einsatz in Verwaltungsberufen.

Zu den Unterfragen a – c siehe folgende Tabellen:

2024

	befristet			unbefristet			Gesamtergebnis
	TZT	VOL	Summe	TZT	VOL	Summe	
FB 1 Bürgermeister	**4**	**3**	**7**				**7**
1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik & Wahlen	1	1	2				2
1.105 Informationstechnik		1	1				1
1.110 Personal	2		2				2
1.201 Haushalt & Steuerung	1	1	2				2
FB 2 Wirtschaft und Soziales	**3**	**5**	**8**	**1**	**2**	**3**	**11**
2.000	1		1				1
2.280 Liegenschaften		3	3		1	1	4
2.500 Soziale Sicherung	2	1	3	1	1	2	5
2.530 Gesundheitsamt		1	1				1
FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung	**3**	**1**	**4**	**1**	**1**	**2**	**6**
3.320 Ordnungsamt	2	1	3		1	1	4
3.370 Feuerwehr	1		1				1
3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz				1		1	1
FB 4 Kultur & Bildung	**3**	**5**	**8**				**8**
4.040 Fachbereichscontrolling	1		1				1
4.041 Fachbereichsdienste	1		1				1
4.401 Schule & Sport		2	2				2
4.491 Archäologie und Denkmalpflege		1	1				1
4.510 Jugendamt/Familienhilfen		1	1				1
4.511 Kindertagesstätten	1		1				1
4.513 Jugendarbeit		1	1				1
FB 5 Planen & Bauen	**8**	**9**	**17**	**1**		**1**	**18**
5.060 Fachbereichscontrolling	1		1				1
5.185		1	1				1
5.651 Gebäudemanagement	5	1	6	1		1	7
5.660 Stadtgrün & Verkehr	2	7	9				9
Gesamtergebnis	**21**	**23**	**44**	**3**	**3**	**6**	**50**

2025 (Stand 01.04.2025)

	befristet			unbefristet			Gesamtergebnis
	TZT	VOL	Summe	TZT	VOL	Summe	
FB 1 Bürgermeister	**4**	**2**	**6**				**6**
1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik & Wahlen	1	1	2				2
1.110 Personal	2		2				2
1.201 Haushalt & Steuerung	1		1				1
1.210 Buchhaltung & Finanzen		1	1				1
FB 2 Wirtschaft & Soziales	**2**	**2**	**4**		**1**	**1**	**5**
2.280 Liegenschaften	1	1	2				2
2.500 Soziale Sicherung	1		1		1	1	2
2.530 Gesundheitsamt		1	1				1
FB 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung	**1**		**1**	**1**	**1**	**2**	**3**
3.320 Ordnungsamt	1		1		1	1	2
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz				1		1	1
FB 4 Kultur & Bildung	**2**	**1**	**3**				**3**
4.041 Fachbereichsdienste	1		1				1
4.510 Jugendamt/Familienhilfen		1	1				1
4.513 Jugendarbeit	1		1				1
FB 5 Planen & Bauen	**4**	**6**	**10**	**1**		**1**	**11**
5.060 Fachbereichscontrolling	1		1				1
5.651 Gebäudemanagement	3		3	1		1	4
5.660 Stadtgrün & Verkehr		6	6				6
Gesamtergebnis	**13**	**11**	**24**	**2**	**2**	**4**	**28**

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

Dies lässt sich nicht abstrakt quantifizieren, weil hierbei verschiedene Faktoren eine Rolle spielen, z.B. Arbeitsbereich, ruhestands-/steuerrechtliche Rahmenbedingungen, Qualifikation, aktuelle Bedarfe.

Letztlich ist es immer auch vom konkreten Fall abhängig,

- ob man eine/n Rentner:in weiterbeschäftigen kann, also eine passende Vakanz hat
- ob man diese:n konkrete:n Rentner:in überhaupt weiterbeschäftigen will
- ob überhaupt eine Interesse des:r Mitarbeitenden besteht, noch länger zu arbeiten.

Sofern eine renten-/pensionsberechtigte Person Interesse an einer Weiterbeschäftigung hat, entsprechende Bedarfe bestehen, die Person geeignet für die konkret vakante Tätigkeit ist und die Vorstellungen bezüglich der Rahmenbedingungen (z.B. bezüglich des Stundenvolumens) seitens der Person und der Dienststelle zusammenpassen, sind keine zahlenmäßigen Höchstgrenzen für eine Beschäftigung von renten-/pensionsberechtigten Personen gesetzt.

Auch Ziele für eine Mindestquote sind nicht realistisch, da die Einsatzmöglichkeiten von zu vielen individuellen Faktoren abhängen.

Die allermeisten Mitarbeitenden freuen sich sehr auf ihren Ruhestand und wollen diesen genießen, ohne weitere Verpflichtungen einzugehen. Gerade die in der Anfrage angesprochenen Berufsgruppen können es sich i.d.R. leisten, ohne Nebenbeschäftigung die Rente zu genießen.

Die Bereichsleitungen erhalten jährlich eine Auflistung der unterstellten Mitarbeitenden und deren prognostizierten Ausstiegsdatums, um rechtzeitig auf nahende Renten-/ Pensionseintritte reagieren zu können. Im Vorwege der Pensionierung bzw. Verrentung ist regelhaft ein Gespräch mit den Vorgesetzten vorgesehen, über die Zeit des Ruhestands zu sprechen, den Wissenstransfer zu organisieren und hierbei (bei Bedarf) auch zu eruieren, ob Interesse an einer Weiterbeschäftigung ggf. auch in einem anderen Bereich besteht. Häufig kommen diejenigen ausscheidenden Mitarbeitenden, die gerne länger arbeiten möchten, von sich aus auf die Hansestadt Lübeck wegen einer Weiterbeschäftigung zu.

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

Hier sei auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Ergänzend ist zu erwähnen, dass es i.d.R. keiner zusätzlichen Maßnahmen bedarf, weil die Führungskräfte bereits entsprechend sensibilisiert sind. Alle Bereiche haben in der Regel ein Interesse an der Weiterbeschäftigung einer Kolleg:in, die sich auf dem Arbeitsplatz bewährt hat und eine schwer zu schließende Lücke zu hinterlassen droht, was gleichzeitig mit einem Wissens- und Erfahrungsabfluss einhergeht. Dass in 2024 50 Personen über das Renten- bzw. Ruhestandseintrittsdatum hinaus gearbeitet haben, zeigt deutlich, dass den Bereichen diese Option durchaus bewusst ist

Anlagen:
keine

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2023/12840
öffentlich

Lübeck, 12.12.2023

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unwahrheiten des Bürgermeisters in Bürgerschaftssitzung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.12.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Der Bürgermeister erklärte in der Bürgerschaftssitzung am 29.06.2023 zum TOP "Heiligen-Geist-Hospital - Zukunftsperspektiven" (öffentlich einsehbar unter https://www.luebeck.de/de/rathaus/livestream/archiv/13):

"Sie sprechen immer von einem genehmigten Brandschutzkonzept. Dieses Brandschutzkonzept ist nicht mehr genehmigt. Dieses Brandschutzkonzept ist durch die Bauordnung aufgehoben worden. [...] Das genehmigte Brandschutzkonzept von 2021 ist nicht mehr genehmigt."

Auf Nachfrage erklärte die Verwaltung im Nachtrag zum Protokoll des Hauptausschusses am 10.10.2023:

"*Ein Verwaltungsakt zur Aufhebung des Brandschutzkonzeptes von 2021 erfolgt nicht. [...] Entsprechend ist die in 03/2021 erteilte Baugenehmigung weiterhin gültig."*

Hierzu möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten:

1. Warum hat der Bürgermeister in der Bürgerschaftssitzung am 29.06.2023 offenkundig die Unwahrheit gesagt?

2. Der Hauptausschuss der Bürgerschaft hat den Bürgermeister am 09.05.2023 - ca. sieben Wochen vorher - wegen seines verfehlten Kommunikationsverhaltens ebenfalls in der Causa Heiligen-Geist-Hospital gerügt. Ein in der Geschichte der Lübecker Bürgerschaft einmaliger Vorgang.

    a. Warum hatte diese Rüge so wenig Einfluss auf das Kommunikationsverhalten des Bürgermeisters?
    b. Welche Auswirkungen sieht der Bürgermeister durch solch verfehltes Kommunikationsverhalten und offenkundige Unwahrheiten auf das Vertrauen der Bevölkerung in sein Amt, die Lübecker Bürgerschaft und andere rechtsstaatliche Institutionen?

c. Welche Veränderungen beabsichtigt der Bürgermeister auf Basis der Rüge und den erneuten Unwahrheiten für sein Kommunikationsverhalten in der Zukunft?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung der Fragen bis zur nächsten Sitzung des Hauptausschusses.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12840-01
öffentlich

Lübeck, 29.01.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Oliver Groth (E-Mail: oliver.groth@luebeck.de Telefon: 122-1026)

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Unwahrheiten des Bürgermeisters in Bürgerschaftssitzung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Der Bürgermeister erklärte in der Bürgerschaftssitzung am 29.06.2023 zum TOP “Heiligen-Geist-Hospital - Zukunftsperspektiven” (öffentlich einsehbar unter https://www.luebeck.de/de/rathaus/livestream/archiv/13):
“Sie sprechen immer von einem genehmigten Brandschutzkonzept. Dieses Brandschutzkonzept ist nicht mehr genehmigt. Dieses Brandschutzkonzept ist durch die Bauordnung aufgehoben worden. [...] Das genehmigte Brandschutzkonzept von 2021 ist nicht mehr genehmigt.“
Auf Nachfrage erklärte die Verwaltung im Nachtrag zum Protokoll des Hauptausschusses am 10.10.2023:
“Ein Verwaltungsakt zur Aufhebung des Brandschutzkonzeptes von 2021 erfolgt nicht. [...] Entsprechend ist die in 03/2021 erteilte Baugenehmigung weiterhin gültig.”
Hierzu möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten:

1. Warum hat der Bürgermeister in der Bürgerschaftssitzung am 29.06.2023 offenkundig die Unwahrheit gesagt?
2. Der Hauptausschuss der Bürgerschaft hat den Bürgermeister am 09.05.2023 - ca. sieben Wochen vorher - wegen seines verfehlten Kommunikationsverhaltens ebenfalls in der Causa Heiligen-Geist-Hospital gerügt. Ein in der Geschichte der Lübecker Bürgerschaft einmaliger Vorgang.
   a) Warum hatte diese Rüge so wenig Einfluss auf das Kommunikationsverhalten des Bürgermeisters?
   b) Welche Auswirkungen sieht der Bürgermeister durch solch verfehltes Kommunikationsverhalten und offenkundige Unwahrheiten auf das Vertrauen der Bevölkerung in sein Amt, die Lübecker Bürgerschaft und andere rechtsstaatliche Institutionen?
   c) Welche Veränderungen beabsichtigt der Bürgermeister auf Basis der Rüge und den erneuten Unwahrheiten für sein Kommunikationsverhalten in der Zukunft?

Antwort:

Vorbemerkung:

Funktion des Fragerechts ist es, Auskunft über Fakten zu gewinnen, damit die Mitgliedschaft im Gemeinderat und in den Ausschüssen effektiv wahrgenommen werden kann (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 31.07.2009 - 4 O 127/09). Nicht maßgeblich für den Umfang oder die Ausgestaltung der Auskunft sind über die Sache hinausgehende oder unangemessene Forderungen, sondern allein sachgemäße und verwaltungseffiziente Auskünfte (Dehn/Wolf, GO SH Kommentar, § 30 GO Abs. 1 Erl. 11).

Mit der vorliegenden Anfrage werden keine Fakten abgefragt, sondern vielmehr dem Bürgermeister ein Fehlverhalten unterstellt (Unwahrheit / verfehltes Kommunikationsverhalten) und dann auf dieser Basis die Beweggründe des Bürgermeisters hierzu erfragt. Das ist vom Auskunftsrecht nach § 30 Abs. 1 GO nicht gedeckt.

Die Anfrage gibt jedoch Gelegenheit, noch einmal klarzustellen, dass ein Fehlverhalten des Bürgermeisters nicht vorliegt.

1. Warum hat der Bürgermeister in der Bürgerschaftssitzung am 29.06.2023 offenkundig die Unwahrheit gesagt?

Zunächst ist die Aussage des Bürgermeisters in den Gesamtkontext einzuordnen, in denen sich die Überlegungen zur Zukunft des Heiligen-Geist-Hospitals (HGH) befanden:

a) Die am 04.03.2021 erteilte Baugenehmigung beinhaltete (ausschließlich) die Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit des HGH, nachdem in 2019 erhebliche Mängel am baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Brandschutz attestiert werden mussten und

b) Die Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens zielte damals, nach der gemeinsamen Abstimmung der Beteiligten (Stiftungsverwaltung, GMHL, Planer, Bauordnung) darauf ab, für die im Anschluss an die Mängelfeststellung seit 2019 geplanten und mit der Berufsfeuerwehr abgestimmten, notwendigen Maßnahmen eine „Verbindlichkeit / Rechtssicherheit“ herbeizuführen.

c) Im weiteren Planungsprozess zeigte sich, dass über den Brandschutz hinaus eine viel weitergehende, „grundlegende Instandsetzung für eine 40-jährige Nutzungsdauer“ des HGH notwendig wird. Das im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahren in 2021 genehmigte Brandschutzkonzept war durch die Erweiterung des „Zielbildes“ der Instandsetzung nicht mehr aktuell.

d) Insofern wurde der Baugenehmigungsbescheid nicht durch die Bauordnung aufgehoben, verlor jedoch seine Aktualität und wäre nach 3 Jahren Anfang 03/2024 verfristet und nicht mehr gültig. Die Aktualität des ursprünglichen Baugenehmigungsbescheides war deshalb nicht mehr gegeben, weil die nunmehr erforderlichen Maßnahmen nicht mehr durch die Baugenehmigung gedeckt waren.

e) Nach intensiven Abwägungen der Vor- und Nachteile wurde mit einer der Grundsanierung vorgezogenen Brandschutz-Sanierungsmaßnahme „zur Aufrechterhaltung des HGH-Betriebes bis zu einer grundlegenden Instandsetzung“ dann unter Nutzung des (noch) bestehenden Genehmigungsbescheides begonnen und fristwahrend eine Baubeginnanzeige vorgelegt.

f) Gleichwohl beinhaltet die grundhafte Sanierung des HGH ein neues Brandschutzkonzept. Es wird für die Grundinstandsetzung ein eigenes, neues Baugenehmigungsverfahren durchzuführen sein. Dabei ist unter anderem auch ein aktuelles Brandschutzkonzept auf der Grundlage von in Teilen novellierten Brandschutzvorgaben zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Aktuell werden nur die Interimsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des HGH-Betriebes durchgeführt. Eine uneingeschränkte Genehmigung für einen Vollbetrieb des HGH liegt deshalb aktuell nicht vor.

Zum Zeitpunkt der Aussage war der Bürgermeister tatsächlich davon ausgegangen, dass das von der Bauaufsichtsbehörde genehmigte Brandschutzkonzept aktuell nicht mehr gültig war, da dieses die nunmehr planerisch notwendig gewordenen Änderungen nicht mehr ab-

deckte. Insofern ging der Bürgermeister davon aus, dass die erteilte Genehmigung keinen rechtlichen Bestand mehr hatte. Tatsächlich hatte die Bauaufsicht jedoch die Genehmigung nicht aufgehoben. Aufgrund der geänderten Sachlage konnte die Baugenehmigung nicht mehr sinnvoll umgesetzt werden.

2. Der Hauptausschuss der Bürgerschaft hat den Bürgermeister am 09.05.2023 - ca. sieben Wochen vorher - wegen seines verfehlten Kommunikationsverhaltens ebenfalls in der Causa Heiligen-Geist-Hospital gerügt. Ein in der Geschichte der Lübecker Bürgerschaft einmaliger Vorgang.

a) Warum hatte diese Rüge so wenig Einfluss auf das Kommunikationsverhalten des Bürgermeisters?

Der Bürgermeister ist den ihm nach der Gemeindeordnung obliegenden Informationsverpflichtungen stets nachgekommen. In kaum einen anderen Verfahren hat die Verwaltung die Politik derartig umfänglich informiert. Auszugsweise wird verwiesen auf (chronologisch aufsteigend in der Beratungsfolge):

- VO/2022/11544 Vorlage Strategische Neuausrichtung der SeniorInnenEinrichtung (SIE
- VO/2022/11730-01 Antwort auf die Anfrage AM Ramcke (B90/die Grünen): Chronologische Abfolge im Fall Brandschutz Heiligen-Geist-Hospital
- VO/2023/11852 Bericht: Weiterbetrieb einer SeniorInnenEinrichtung (SIE) im Heiligen-Geist-Hospital
- VO/2023/11812-01 Antwort auf die Anfrage von BM Neskovic gem. § 16 GO Bürgerschaft zum APH Heiligen-Geist-Hospital
- VO/2022/11695-01 Antwort auf Anfrage des AM Dr. Flasbarth (B90/Die Grünen). Schließung APH Heiligen-Geist-Hospital
- VO/2023/12266 Bericht: Heiligen-Geist-Hospital - Zukunftsperspektiven
- VO/2023/12467 Bericht: Heiligen-Geist-Hospital – Zukunftsperspektiven
- VO/2023/12672 Vorlage: Erstattung aller bisher geleisteten Brandschutzkosten im Rahmen des Interimskonzeptes der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital durch die Hansestadt Lübeck
- VO/2023/12669 Vorlage: Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck für das durchzuführende VGV-Verfahren zur brandschutztechnischen Ertüchtigung des APH im Heiligen-Geist-Hospital
- VO/2023/12684 Vorlage: Außerplanmäßige Bewilligung gem. § 82 (1) GO-SH zu Gunsten der Stiftung HGH

b) Welche Auswirkungen sieht der Bürgermeister durch solch verfehltes Kommunikationsverhalten und offenkundige Unwahrheiten auf das Vertrauen der Bevölkerung in sein Amt, die Lübecker Bürgerschaft und andere rechtsstaatliche Institutionen?

Es ist kein Fehlverhalten zu erkennen. Die Verwaltung ist gehalten, auf der Grundlage von Fakten, Recht und Gesetz sowie der daraus sich ergebenen Abwägung verschiedener öffentlicher wie privater Belange zu handeln. Zu jedem Zeitpunkt wurden die Regelungen aus der GO-SH, ebenso wie die der Hauptsatzung und der Zuständigkeitsordnung als Grundlage jeglichen Verwaltungshandelns beachtet. Die Verwaltung hat demgemäß öffentlich umfänglich zum vorliegenden Sachverhalt berichtet und ist mit den Betroffenen in den Dialog getreten, oder hat entsprechende Entscheidungen herbeigeführt.

c) Welche Veränderungen beabsichtigt der Bürgermeister auf Basis der Rüge und den erneuten Unwahrheiten für sein Kommunikationsverhalten in der Zukunft?

siehe Antwort zu 2b)

Anlagen:
Keine

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2025/14497
öffentlich

Lübeck, 27.08.2025

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Kommunalen Zuschuss für die Messe GO.GRØØN

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Mit der Vorlage VO/2025/14310-01 hat der Bürgermeister über einen Zuschuss an die Messe GO.GRØØN im Haushaltsjahr 2024 aus dem Produktbudget Produktbudget „Geschäftsführung für die Verwaltungsleitung“ berichtet und angegeben, dass die Messe ab 2026 nicht mehr aus dem Fachbereich 1, sondern aus dem Fachbereich 3 bezuschusst werde. Laut Angaben auf der Webseite wird die Messe im Jahr 2026 von der Musik- und Kongresshalle Lübeck sowie der Hansestadt Lübeck in Kooperation mit dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN SH) veranstaltet.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Welche Höhe hatte der Zuschuss der Stadt im Jahr 2024?
2. In welcher Höhe ist ein Zuschuss im Jahr 2026 geplant?
3. Wird seitens der MUK ebenfalls ein Zuschuss erbracht? Wenn ja: In welcher Höhe?
4. Aus welchen Gründen kann die Messe im Gegensatz zu anderen Messen nicht kostendeckend, also ohne kommunalen Zuschuss, veranstaltet werden?
5. Ist die Stadt zur Leistung von Zuschüssen vertragliche Verpflichtungen (etwa gegenüber dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein) eingegangen oder hat entsprechende Absichten erklärt?
6. Liegt der (Mit-)veranstaltung der Messe durch die Stadt ein Bürgerschaftsbeschluss zugrunde? Wenn ja: Welcher?
7. Werden noch weitere Messeveranstaltungen in Lübeck aus den städtischen Haushalt bezuschusst? Wenn ja: Welche?

Es wird um schriftliche Antwort gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14497-01
öffentlich

Lübeck, 08.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

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

Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Kommunalen Zuschuss für die Messe GO.GRØØN

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Kommunalen Zuschuss für die Messe GO.GRØØN am 09.09.2025 im Hauptausschuss.

Mit der Vorlage VO/2025/14310-01 hat der Bürgermeister über einen Zuschuss an die Messe GO.GRØØN im Haushaltsjahr 2024 aus dem Produktbudget Produktbudget „Geschäftsführung für die Verwaltungsleitung“ berichtet und angegeben, dass die Messe ab 2026 nicht mehr aus dem Fachbereich 1, sondern aus dem Fachbereich 3 bezuschusst werde. Laut Angaben auf der Webseite wird die Messe im Jahr 2026 von der Musik- und Kongresshalle Lübeck sowie der Hansestadt Lübeck in Kooperation mit dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN SH) veranstaltet.
Hierzu frage ich den Bürgermeister:
1. Welche Höhe hatte der Zuschuss der Stadt im Jahr 2024?
2. In welcher Höhe ist ein Zuschuss im Jahr 2026 geplant?
3. Wird seitens der MUK ebenfalls ein Zuschuss erbracht? Wenn ja: In welcher Höhe?
4. Aus welchen Gründen kann die Messe im Gegensatz zu anderen Messen nicht kostendeckend, also ohne kommunalen Zuschuss, veranstaltet werden?
5. Ist die Stadt zur Leistung von Zuschüssen vertragliche Verpflichtungen (etwa gegenüber dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein) eingegangen oder hat entsprechende Absichten erklärt?
6. Liegt der (Mit-)veranstaltung der Messe durch die Stadt ein Bürgerschaftsbeschluss zugrunde? Wenn ja: Welcher?
7. Werden noch weitere Messeveranstaltungen in Lübeck aus den städtischen Haushalt bezuschusst? Wenn ja: Welche?

Antwort:

1. **Welche Höhe hatte der Zuschuss der Stadt im Jahr 2024?**
   In 2024 war der städtische Beitrag zur Messe gesplittet: 5.000 Euro kamen aus dem Klimabudget, 15.000 Euro aus dem Budget der Bürgermeisterkanzlei.

2. **In welcher Höhe ist ein Zuschuss im Jahr 2026 geplant?**
   Wie 2024 ist der Zuschuss über 20.000 Euro vorgemerkt. Die Auszahlung der Summen soll 2026 komplett aus dem Klimabudget erfolgen. Die Leitmesse für Nachhaltiges und Faires (**GO.GRØØN**) hat eine große, thematische Schnittmenge zu Nachhaltigkeitsthemen, wie Klimaschutz, Klimaanpassung und Fairer Handel (Bestandteile der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, englisch: Sustainable Development Goals (SDG), siehe SDG 13 Klimaschutz, SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden, SDG 12 Nachhaltiger Konsum, etc.). Darauf gründet sich auch die Zuordnung zum Klimabudget.

3. **Wird seitens der MUK ebenfalls ein Zuschuss erbracht? Wenn ja: In welcher Höhe?**
   Ja, die Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH (LMUK) hat ca. 40.000,-€ in die weitere Entwicklung der Messe investiert. Insgesamt betrachtet wurde der Zuschussbedarf in 2024 durch die Messe nicht überschritten. Der Ausdruck „Zuschuss“ ist differenziert zu betrachten, da dem Ministerium und der HL auch Ausstellungsfläche und Vortragsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

4. **Aus welchen Gründen kann die Messe im Gegensatz zu anderen Messen nicht kostendeckend, also ohne kommunalen Zuschuss, veranstaltet werden?**
   Die Messe ist eine Eigenveranstaltung der BgA LMUK, d.h. Konzeption, Planung und Umsetzung liegen im Haus, das ist zeitintensiver als eine reine Vermietung. Der erste Impuls kam aus der Fairtrade-Initiative der Hansestadt, die sich eine Messe für den fairen Handel wünschten. Dieser Gedanke wurde dann zusammen mit dem Land (MEKUN SH) und der Stadt mit Unterstützung eines begleitenden Beirats (darunter auch der Bereich 3.390, Klimaleitstelle) zu einer größeren Nachhaltigkeitsmesse weiterentwickelt. Um möglichst viele Menschen mit der Messe zu erreichen, wird auf Eintritt verzichtet. Das ist unser Beitrag, um das Thema Nachhaltigkeit in der Mitte der Gesellschaft platzieren zu können. Die Ausstellerpreise sind ebenfalls bewusst moderat gehalten, um eine breite Vielfalt anbieten zu können. Alle beteiligten Dienstleister werden nach nachhaltigen Aspekten ausgewählt und sind derzeit teurer als nicht nachhaltige Anbieter, z.B. Messebau. Weiterhin wird viel Arbeit und Mühe investiert, um ein attraktives Beiprogramm anzubieten, zu dem auch bekannte Referenten engagiert werden (z.B. Sven Plöger, Rangar Jogiswar). Von der ersten zur zweiten Messe gab es bereits sowohl inhaltlich als auch finanziell eine gute Entwicklung. Die Geschäftsführerin ist fest davon überzeugt, dass die Messe sich spätestens im vierten Jahr ohne weitere Zuschüsse tragen kann. Es ist marktüblich, dass bestimmte Veranstaltungsformate zu Beginn finanzielle Unterstützung benötigen.

5. **Ist die Stadt zur Leistung von Zuschüssen vertragliche Verpflichtungen (etwa gegenüber dem Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein) eingegangen oder hat entsprechende Absichten erklärt?**
   Das Ministerium und die Staatskanzlei haben zusammen 20.000,- gegeben. Die HL hat als Mitveranstalter auch 20.000,- als weiteren Zuschussbetrag bewilligt.

6. **Liegt der (Mit-)veranstaltung der Messe durch die Stadt ein Bürgerschaftsbeschluss zugrunde? Wenn ja: Welcher?**
   Am 27.02.2020 hat die Bürgerschaft die Unterzeichnung der Musterresolution zur Agenda 2030 beschlossen und bekennt sich damit zur Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele (SDGs) auf lokaler Ebene (VO/2019/08415). Die Messe

GO.GRØØN ist dabei ein zentrales Instrument, um Nachhaltigkeit für Bürger:innen erlebbar zu machen. Zudem hat sich die Hansestadt Lübeck mit dem Masterplan Klimaschutz mit Bürgerschaftsbeschluss vom 28.09.2023 und dem Bürgerentscheid „Klimaneutralität 2035“ auf den Weg gemacht, Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035 zu erreichen. Der Masterplan Klimaschutz lebt von Zusammenarbeit und versteht sich über den Einflussbereich der Verwaltung hinaus als Anreiz und Motivation für alle Bürger:innen, um weitere Ideen zum Klimaschutz umzusetzen.
Zur Förderung eines klimafreundlichen Lebensstils und der Einbindung der Bürger:innen in Klimaschutzmaßnahmen ist die HL daher Mitveranstalterin der Messe GO.GRØØN 2024 gewesen. Im Fokus der Messe standen ein nachhaltiger Lebensstil und gesellschaftliche Verantwortung. Auf der Messe präsentierten sich über 70 Ausstellende mit einem nachhaltigen Produktportfolio und informierten über eine umfangreiche Angebotspalette. Ein Rahmenprogramm mit Vorträgen und Workshops ergänzte das Messeangebot. Die Besuchenden erhielten einen Überblick zu nachhaltigen und fairen Angeboten, gesellschaftlichem Engagement und nachhaltigem Kulturschaffen. Für einen niedrigschwelligen Zugang war der Eintritt zur Messe für die Besuchenden kostenfrei.

Im Zusammenhang mit der Messe GO.GRØØN 2024 wurden folgende Beschlüsse der Bürgerschaft gefasst:

VO/2024/12985 Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung in Höhe von 12.500 Euro für
die GO.GRØØN 2024 - Messe für Nachhaltiges & Faires

VO/2024/12986 Annahme einer Spende der Gemeinnützigen Sparkassen-Stiftung zu Lübeck
in Höhe von 10.000 Euro für die GO.GRØØN 2024 - Messe für Nachhaltiges & Faires.“

In der Begründung wurde jeweils darauf hingewiesen, dass die Hansestadt Lübeck als Mitveranstalterin auftritt. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte im Rahmen der Geschäfte der laufenden Verwaltung.

7. **Werden noch weitere Messeveranstaltungen in Lübeck aus den städtischen Haushalt bezuschusst? Wenn ja: Welche?**
   Die LMuK hat keinen weiteren Zuschuss erhalten. Die meisten anderen Messen sind Fremdveranstaltungen, auf deren Finanzierung hat die LMuK keinen Einblick. Weitere Zuschüsse für Messeveranstaltungen sind nicht bekannt.

Anlagen:
Keine

Senator Ludger Hinsen

► Nr. VO/2024/13314
öffentlich

Lübeck, 24.05.2024

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.05.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

§1 Absatz 8 der Satzung der Hansestadt Lübeck für den Beirat für Menschen mit Behinderungen lautet:

“Der Beirat ist von der Bürgermeisterin / vom Bürgermeister bei allen Planungen und Entscheidungen, die wichtige Belange von Menschen mit Behinderungen in der Hansestadt Lübeck betreffen, frühzeitig anzuhören, dies betrifft insbesondere die unter § 1 Abs. 3 dieser Satzung genannten Angelegenheiten.”

Zu den Punkten unter §1 Absatz 3 genannten Punkt gehört u.a.:

“der Inklusion der Menschen mit Behinderung in allen Lebensbereichen, insbesondere in Kindergärten und Schulen“)

Vor diesem Hintergrund möchte ich folgende Fragen stellen:

1. Wurde der Beirat für Menschen mit Behinderungen für den Schulentwicklungsplan Förderzentren 2023 (VO/2024/13171) frühzeitig angehört?

   a. Wenn ja, wann und in welcher Form ist das geschehen?
   b. Wenn nein, warum nicht?

Da der Schulentwicklungsplan Förderzentren 2023 (VO/2024/13171) auf der Tagesordnung der Sitzung des Hauptausschusses am 28.05.2024 steht, wird in der Sitzung um eine (ggf. mündliche) Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14629
öffentlich

Lübeck, 06.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Susanne Brock (E-Mail: Susanne.Brock@luebeck.de Telefon: 122-4015)

Beantwortung der Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90 / Die Grünen): Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen (VO/2024/13314)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Nichtöffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beantwortung der Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90 / Die Grünen): Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen (VO/2024/13314)

§1 Absatz 8 der Satzung der Hansestadt Lübeck für den Beirat für Menschen mit Behinderungen lautet:

“Der Beirat ist von der Bürgermeisterin / vom Bürgermeister bei allen Planungen und Entscheidungen, die wichtige Belange von Menschen mit Behinderungen in der Hansestadt Lübeck betreffen, frühzeitig anzuhören, dies betrifft insbesondere die unter § 1 Abs. 3 dieser Satzung genannten Angelegenheiten.”

Zu den Punkten unter §1 Absatz 3 genannten Punkt gehört u.a.:

“der Inklusion der Menschen mit Behinderung in allen Lebensbereichen, insbesondere in Kindergärten und Schulen“

Vor diesem Hintergrund möchte ich folgende Fragen stellen:

1. Wurde der Beirat für Menschen mit Behinderungen für den Schulentwicklungsplan Förderzentren 2023 (VO/2024/13171) frühzeitig angehört?

    a. Wenn ja, wann und in welcher Form ist das geschehen?
    b. Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

1. **Wurde der Beirat für Menschen mit Behinderungen für den Schulentwicklungsplan Förderzentren 2023 (VO/2024/13171) frühzeitig angehört?**

   a. **Wenn ja, wann und in welcher Form ist das geschehen?**
   b. **Wenn nein, warum nicht?**

Die Anfrage bezieht sich auf die ursprüngliche Version der Schulentwicklungsplanung-Förderzentren (VO/2024/13171), bei der tatsächlich keine Einbeziehung des Beirates für Menschen mit Behinderungen stattgefunden hatte.
Die Beteiligung wurde auch bei früheren Schulentwicklungsplanungen nicht gefordert, da diese durch ein externes Unternehmen (BiRegio) als Gutachten mit Vorschlägen/Empfehlungen vorgestellt und im Nachgang dann die Umsetzungsmöglichkeiten abgestimmt wurden. Die Beteiligung erfolgte seinerzeit in der Teilnahme an den Regionalkonferenzen. Erst mit der Veröffentlichung der neuen Satzung des Beirats für Menschen mit Behinderungen, wurden auch Menschen mit Behinderung in allen Lebenslagen, insbesondere in Kindergräten und Schulen konkret erfasst.

Der o.g. Bericht wurde auf Anregung der Politik überarbeitet und ist als VO/2024/13117-06 am 30.01.2025 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen worden.
Die überarbeitete Version wurde im Vorwege mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen abgestimmt. Diese Abstimmung wird zukünftig frühzeitig im Prozess erfolgen.

Anlagen:
Keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2024/13407
öffentlich

Lübeck, 25.06.2024

Anfrage

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

AM Christopher Lötsch: Inkrafttreten der Investitionskostenrichtlinie der Landesregierung zum Ganztag am 17.06.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.06.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Landesregierung stellt den Schulträgern bei den Investitionen, die sich aus dem Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung ergeben, finanzielle Mittel zur Verfügung und will 85 Prozent der Investitionskosten übernehmen. Für diesen Zweck stellt das Land in den Jahren 2024 und 2025 bis zu 40,1 Millionen Euro zusätzlich zu den Basismitteln des Bundes zur Verfügung und stockt diese Mittel um rund 52,5 Millionen weitere Euro auf. Diese Finanzmittel können beispielsweise für den Neubau, Umbau, die Erweiterung oder Sanierung von Gebäuden und deren Ausstattung verwendet werden. Die Richtlinie gilt rückwirkend ab Oktober 2021, sodass auch bereits begonnene oder vollendete Maßnahmen noch mitgefördert werden können.

In diesem Zusammenhang wird der Bürgermeister um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

Für welche Standorte nutzt die Stadt dieses Angebot?
Für welche nutzt sie diese nicht (mit Begründung)?

Um Beantwortung der Fragen wird gebeten bis zur nächsten Hauptausschusssitzung am 16.07.2024.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14630
öffentlich

Lübeck, 06.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Susanne Brock (E-Mail: Susanne.Brock@luebeck.de Telefon: 122-4015)

Beantwortung der Anfrage des AM Christopher Lötsch: Inkrafttreten der Investitionskostenrichtlinie der Landesregierung zum Ganztag (VO/2024/13407)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beantwortung der Anfrage des AM Christopher Lötsch: Inkrafttreten der Investitionskostenrichtlinie der Landesregierung zum Ganztag (VO/2024/13407)

Die Landesregierung stellt den Schulträgern bei den Investitionen, die sich aus dem Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung ergeben, finanzielle Mittel zur Verfügung und will 85 Prozent der Investitionskosten übernehmen. Für diesen Zweck stellt das Land in den Jahren 2024 und 2025 bis zu 40,1 Millionen Euro zusätzlich zu den Basismitteln des Bundes zur Verfügung und stockt diese Mittel um rund 52,5 Millionen weitere Euro auf. Diese Finanzmittel können beispielsweise für den Neubau, Umbau, die Erweiterung oder Sanierung von Gebäuden und deren Ausstattung verwendet werden. Die Richtlinie gilt rückwirkend ab Oktober 2021, sodass auch bereits begonnene oder vollendete Maßnahmen noch mitgefördert werden können.

In diesem Zusammenhang wird der Bürgermeister um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Für welche Standorte nutzt die Stadt dieses Angebot?
2. Für welche nutzt sie diese nicht (mit Begründung)?

Antwort:

1. **Für welche Standorte nutzt die Stadt dieses Angebot?**

Die Förderanträge für Ausstattung sind für alle Grundschulen und für die Förderzentren Maria-Montessori-Schule, Matthias-Leithoff-Schule und Schule Wilhelmshöhe der Hansestadt Lübeck gestellt worden.

Förderanträge für Baumaßnahmen sind für die Elisabeth-Haseloff-Schule, Kaland Schule, Paul-Gerhardt-Schule, Schule am Stadtpark, Schule Lauerholz, Gotthardt-Kühl-Schule und Schule Tremser Teich gestellt worden.

Übersicht:

	gestellte Förderanträge	genehmigte Förderanträge	beantragte Fördermittel	genehmigte Fördermittel
für Ausstattung	39	0	3.588.334,13 €	0,00 €
für Baumaßnahmen	7	3	10.012.727,22 €	5.723.709,58 €
gesamt	**46**	**3**	**13.601.061,35 €**	**5.723.709,58 €**

2. **Für welche nutzt sie es nicht (mit Begründung)?**

Anträge für Baumaßnahmen konnten nur an den Schulen gestellt werden, an denen baulich im Förderzeitraum bis 2029 eine Umsetzung erfolgen kann.
An den übrigen Standorten konnten keine Förderanträge für Baumaßnahmen gestellt werden, da eine Umsetzung der Maßnahmen im genannten Förderzeitraum nicht machbar gewesen wäre.

Anlagen:
Keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2024/13190
öffentlich

Lübeck, 15.04.2024

Anfrage

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

Anfrage von AM Bernhard Simon (CDU): Gesamtkostenplan Sanierung VZM

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.04.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Der lokalen Presse war zu entnehmen, dass die Sanierung des Verwaltungszentrums Mühlentor (VZM) voraussichtlich Investitionen in Höhe von 58 Mio. Euro erforderlich macht.

Aus älteren Vorlagen und dem interaktiven Haushalt sind für die Jahre 2019 bis 2024 lediglich Planansätze für Teilmaßnahmen zu entnehmen, z. B. für

- *Herrichtung der ehemaligen Kantine als „Ausweich-Büroflächen“*
- *Brandschutz*
- *Raumplanung*
- *Notstrom*

Die geplanten Investitionen der Jahre 2019 – 2024 betragen in Summe ca. 8,2 Mio. Euro (Summe der Planansätze der jeweiligen Jahre). Weitere 6,4 Mio. Euro sind in der mittelfristigen Investitionsplanung für die Jahre 2025 – 2027 ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wird der Bürgermeister um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

- *In welchem Umfang wurden die o. g. Planvolumina für Investitionen bisher umgesetzt?*
- *Wann, wo (welches Gremium) und in welchem Umfang wurde zuletzt über die geplante Gesamtmaßnahme berichtet (z. B. Maßnahmen nach Gewerken, Investitionsvolumen gesamt und nach Gewerken, Umsetzungsdauer)?*
- *Welcher ggf. zusätzliche Aufwand ist erforderlich, um energetische Sanierungen in einem Umfang vorzunehmen, der die Gebäude in einen Zustand versetzt, der unseren angestrebten Klimazielen gerecht wird?*
- *In welchem Umfang sind Steigerungen bei den Baukosten für erst in den Folgejahren zu vergebende Aufträge eingepreist?*
- *Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) ist für die Gesamtmaßnahme erforderlich?*
- *Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) und absolut wäre für einen Neubau mit vergleichbaren Flächen erforderlich?*
- *In welchem Umfang ließen sich die jährlichen Betriebskosten durch einen zeitgemäßen Neubau gegenüber dem sanierten VZM reduzieren (näherungsweise %-Angabe)?*

- *Mit welcher Restnutzungsdauer für das VZM (nach erfolgter Sanierung) rechnet die Verwaltung?*

Um Beantwortung der Fragen wird gebeten bis zur Sitzung des Hauptausschusses am 28. Mai.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13190-01
öffentlich

Lübeck, 17.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

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

Antwort auf die Anfrage von AM Bernhard Simon (CDU): Gesamtkostenplan Sanierung VZM

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Bernhard Simon im Hauptausschuss am 30.04.2024 (VO/2024/13190):

„Der lokalen Presse war zu entnehmen, dass die Sanierung des Verwaltungszentrums Mühllentor (VZM) voraussichtlich Investitionen in Höhe von 58 Mio. Euro erforderlich macht.

Aus älteren Vorlagen und dem interaktiven Haushalt sind für die Jahre 2019 bis 2024 lediglich Planansätze für Teilmaßnahmen zu entnehmen, z. B. für

- Herrichtung der ehemaligen Kantine als „Ausweich-Büroflächen“
- Brandschutz
- Raumplanung
- Notstrom

Die geplanten Investitionen der Jahre 2019 – 2024 betragen in Summe ca. 8,2 Mio. Euro (Summe der Planansätze der jeweiligen Jahre). Weitere 6,4 Mio. Euro sind in der mittelfristigen Investitionsplanung für die Jahre 2025 – 2027 ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wird der Bürgermeister um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

- In welchem Umfang wurden die o. g. Planvolumina für Investitionen bisher umgesetzt?
- Wann, wo (welches Gremium) und in welchem Umfang wurde zuletzt über die geplante Gesamtmaßnahme berichtet (z. B. Maßnahmen nach Gewerken, Investitionsvolumen gesamt und nach Gewerken, Umsetzungsdauer)?
- Welcher ggf. zusätzliche Aufwand ist erforderlich, um energetische Sanierungen in einem Umfang vorzunehmen, der die Gebäude in einen Zustand versetzt, der unseren angestrebten Klimazielen gerecht wird?
- In welchem Umfang sind Steigerungen bei den Baukosten für erst in den Folgejahren zu vergebende Aufträge eingepreist?

- Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) ist für die Gesamtmaßnahme erforderlich?
- Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) und absolut wäre für einen Neubau mit vergleichbaren Flächen erforderlich?
- In welchem Umfang ließen sich die jährlichen Betriebskosten durch einen zeitgemäßen Neubau gegenüber dem sanierten VZM reduzieren (näherungsweise %-Angabe)?
- Mit welcher Restnutzungsdauer für das VZM (nach erfolgter Sanierung) rechnet die Verwaltung?“

Antwort:

Frage 1: In welchem Umfang wurden die o. g. Planvolumina für Investitionen bisher umgesetzt?

Die Planansätze in den Jahren 2019 bis 2024 lagen bei 5,8 Mio. EUR. Davon wurden 2,85 Mio. EUR für das Projekt „Multispace“ und ca. 700.000,00 EUR für die Planungsleistung Verwaltungszentrum Mühlentor verausgabt.

Frage 2: Wann, wo (welches Gremium) und in welchem Umfang wurde zuletzt über die geplante Gesamtmaßnahme berichtet (z. B. Maßnahmen nach Gewerken, Investitionsvolumen gesamt und nach Gewerken, Umsetzungsdauer)?

Über die Haushaltsanmeldungen wird jedes Jahr im Senat, im Bauausschuss, im Hauptausschuss und in der Bürgerschaft ein Einblick in die Gesamtmaßnahme gegeben. Grundsätzlich wird für jeden einzelnen Bauabschnitt eine EW-Bau erstellt und eine Projektfreigabe eingeholt. Damit wird im Senat, Bauausschuss und Hauptausschuss berichtet.

Für das „Multispace“ wurde eine „Freigabe zur Fortführung des Projektes Pilotfläche Multispace“ im Verwaltungszentrum Mühlentor, Haus Kronsforde, Kronsforder Allee 2-6, 23560 Lübeck“ aufgrund einer Überschreitung der Projektkosten von >20 % des veranschlagten Gesamtbudgets durch zusätzliche Anforderungen“ („VO/2019/07501“) durch den Hauptausschuss in 06/2019 genehmigt.

Ende 2022 wurde dem Hauptausschuss der 1. Bauabschnitt „Erneuerung Trafoanlage mit Niederspannungshauptverteilung NSHV“ zur Projektfreigabe („VO/2022/11609“) vorgelegt.

Am 16.05.2024 wurde im Bauausschuss unter TOP 6.4.4 zum Sachstand berichtet.

Ein Bericht über die Maßnahmen und die einzelnen Bauabschnitte mit Kostenprognose und Rahmenterminplan liegt unter der VO/2025/14016 vor. Einige dort enthaltene Informationen werden hier aufgeführt.

Das Projekt Verwaltungszentrum Mühlentor gliedert sich zurzeit in 7 Teilbauprojekte. Die grob abgeschätzten Kosten für eine Instandsetzung des Gesamtobjektes Stand 11/2024 liegen bei ca. 84 Mio. EUR und teilen sich auf die einzelnen Bauabschnitte wie unter Frage 5 dargestellt auf.

Frage 3: Welcher ggf. zusätzliche Aufwand ist erforderlich, um energetische Sanierungen in einem Umfang vorzunehmen, der die Gebäude in einen Zustand versetzt, der unseren angestrebten Klimazielen gerecht wird?

Jeder Bauabschnitt wird unter Berücksichtigung denkmalrechtlicher, arbeitsschutztechnischer, weiterer gesetzlicher Vorgaben und Nutzeranforderungen geprüft. Die vorhandenen

Möglichkeiten einer energetischen Sanierung werden betrachtet und nach bauphysikalischen Gesichtspunkten entsprechend eingeplant.

In allen Bauabschnitten wurden energetische Maßnahmen, sofern unter den oben genannten Aspekten möglich, eingeplant und in der Kostenabschätzung mit aufgenommen. Die Gebäude des 2. Bauabschnitts „Haus Trave und Verbindungsgang“ stehen unter Denkmalschutz. Die zu sanierende Fassade und das Dach werden nach GEG, Anlage 7, geplant.

Für die weiteren Bauabschnitte ist in den Häusern Altbau, Haus Sophienstraße und Haus Kronsforde eine Sanierung der Fenster und der Dachdämmung vorgesehen. Nach ersten Prognosen belaufen sich die Kosten dafür auf ca. 14,1 Mio. EUR. Diese Kosten sind in den Gesamtschätzkosten berücksichtigt. Für die einzelnen Bauabschnitte wird der Einbau von Photovoltaikanlagen geprüft. Diese Kosten sind nicht in die Kostenermittlung aufgenommen, da weitere Untersuchungen bzgl. der Tragfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit erforderlich sind. Diese werden im Zuge der Bearbeitung des jeweiligen Bauabschnitts untersucht und geplant.

Frage 4: In welchem Umfang sind Steigerungen bei den Baukosten für erst in den Folgejahren zu vergebende Aufträge eingepreist?

Die Baupreise wurden anhand des Rahmenterminplanes aus der VO/2025/14016 auf den Zeitpunkt der zurzeit geplanten Ausschreibung indiziert. Die Termin- und Bauabläufe sind auf Basis eines möglichen Projektablaufs prognostiziert und stehen u. a. unter dem Einfluss der Haushaltsfreigaben der kommenden Jahre. Es wird von einer Bauzeit von ca. 10 Jahren und einer Kostensteigerung von i. M. ca. 3 – 6 % ausgegangen (siehe Frage 5).

Frage 5: Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) ist für die Gesamtmaßnahme erforderlich?

Das Investitionsvolumen für das Gesamtprojekt VZM wurde auf Basis der derzeit ermittelten Kosten für den 1. Bauabschnitt im Haus Trave inkl. Keller erstellt, da sich auch im Keller Nutzflächen befinden. Die Kostenansätze für die weiteren Gebäude wurden über die Flächen und mit Hilfe eines Faktors, welcher den Bauzustand, die räumlichen Spezifikationen und die historische Bausubstanz berücksichtigt, ermittelt. Die baulichen Anpassungen hinsichtlich des Brandschutzes, die energetische Aufwertung auf Klimaleitziele der Hansestadt Lübeck, statische Erfordernisse und arbeitsrechtliche Bestimmungen sind über den Faktor enthalten. Die Auflagen der Denkmalpflege und eine Anpassung an die aktuelle Gesetzeslage wurden ebenfalls berücksichtigt.
Es ist zu beachten, dass für die Bewertung der Gebäude, abgesehen vom Haus Trave, noch keine Bestandserkundungen und Planungen zugrunde liegen.

Ermittlung eines Kostenansatzes ohne Keller und ohne standortbezogene Spezifika:

Bauabschnitt	Annahme Bauzeit	Annahme indizierter Zeitpunkt	Kosten Stand 11/2024 (KGR 200 – 700)	Kosten mit Indizierung 3%/a
1. BA: Trafo und Netzersatzanlage	½ Jahr	1. Q 2026	2,0 Mio. €	2,0 Mio. €
2. BA: Haus Trave + Verbindungsg.	3 ¼ Jahre	3. Q 2026	26,0 Mio. €	27,0 Mio. €
3. BA: Tiefgarage	1 ¾ Jahre	2. Q 2026	3,5 Mio. €	4,0 Mio. €
4. BA Altbau mit Rechenzentrum	2½ Jahr	3. Q 2026	15,0 Mio. €	16,5 Mio. €
5. BA: Archivkeller	1 Jahr	ca. 2032	1,5 Mio. €	1,5 Mio. €

6. BA: Haus Sophienstraße	2 Jahre	ca. 2032	13,5 Mio. €	17,0 Mio. €
7. BA: Haus Kronsforde	2 Jahre	ca. 2034	22,5 Mio. €	29,5 Mio. €
Gesamtkosten			**84,0 Mio. €**	**97,5 Mio. €**

Die Fragen 5 und 6 gehören in der Beantwortung zusammen (Frage 5 vorbereitend für die Ergebnisse in Frage 6).

Um eine Vergleichbarkeit zu einem konventionellen, nicht unterkellerten Bürogebäude herzustellen, werden verschiedene Kosten aus dem Ansatz ein- bzw. herausgerechnet. Die kellerseitigen Archivflächen bleiben im Kostenansatz für das Investitionsvolumen je m² Nutzfläche enthalten. Sie werden trotz Digitalisierung zur Aufbewahrung von Akten, die im Original erforderlich sind, benötigt.
Parkplatzflächen müssten bei einem Neubau nicht in einer kostenintensiven Tiefgarage hergerichtet werden. Die Kosten werden deshalb herausgerechnet und nicht weiter in den Kostenansatz und den Kostenvergleich einbezogen.

Gesamtkosten inkl. Keller	**84,0 Mio. €**
abzgl. 3. BA Tiefgarage	- 3,5 Mio. €
Kostenansatz inkl. gebäudespezif., systemrel. Kosten	**80,5 Mio. €**

Zur Vergleichbarkeit wird zudem die Höhe der gebäudespezifischen, systemrelevanten Kosten aus den Gesamtkosten des VzM ermittelt und abgezogen. Die in den Kellerflächen angeordneten Funktionen Trafo, Netzersatzanlage und Rechenzentrum sind systemrelevant und tragen zur Erhaltung der Betriebsbereitschaft bei. Da sie auch in einem adäquaten Neubau herzurichten wären, werden sie im Vergleich bei den Neubaukosten bei Frage 6 abschließend in derselben Höhe hinzuaddiert.

Kostenansatz inkl. gebäudespezif., systemrel. Kosten	80,5 Mio. €
abzgl. 1. BA Trafo und Netzersatzanlage//systemrelevant	- 2,0 Mio. €
abzgl. 4. BA Rechenzentrum (anteilig)//systemrelevant	- 1,0 Mio. €
Kostenansatz (Anteil „konventionelles Bürogebäude“)	**77,5 Mio. €**

Bei einem Kostenansatz mit Stand 11/2024 in Höhe von 77,5 Mio. EUR und einer Nutzfläche von 13.270 m² ergibt sich ein Investitionsvolumen je qm Nutzfläche von ca. 5.840 €/m² ohne die vorgenannten gebäudespezifischen Kosten und ohne Kostenindizierung.

Frage 6: Welches Investitionsvolumen je qm Nutzfläche (ohne Keller) und absolut wäre für einen Neubau mit vergleichbaren Flächen erforderlich?

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass ein Rückbau der denkmalgeschützten Gebäude Haus Trave, Verbindungsbau und Altbau zur Schaffung eines Ersatzneubaus an gleicher Stelle durch das Denkmalschutzgesetz nicht möglich ist. Nach § 16 (1) ist das Denkmal zu erhalten und vor dem Verfall zu schützen.

Für die Ermittlung eines Investitionsvolumens für einen Neubau mit vergleichbarer Nutzung und Größe (Flächenansatz inkl. Archivflächen) wird ein Kostenansatz in Höhe von ca. 5.920 EUR/m² NUF (Stand IV. Quartal 2024, ohne die systemrelevanten Komponenten) bei vergleichbarer Qualität zugrunde gelegt. Dieser Kostenansatz wurde den statistischen Kostenkennwerten (BKI) für die Kostengruppen 300 und 400 entnommen, um die prozentualen Ansätze für die Kostengruppen 200, 500 und 700 erweitert und auf den vergleichbaren Stand 11/2024 indiziert. Er beinhaltet keine Kosten für Grunderwerb und Parkplatz- oder Tiefgaragenstellplätze. In der Kostenermittlung wird von „normalen“ Gründungsverhältnissen an einem fiktiven Grundstück ausgegangen.

Bei einer Nutzfläche in Höhe von 13.270 m² würden sich für den Neubau eines nicht unterkellerten Bürogebäudes Kosten in Höhe von ca. 78,5 Mio. EUR ergeben. Zur Vergleichbarkeit der Funktionalität sind systemrelevante Komponenten in Höhe von 3,0 Mio. EUR hinzuzurechnen. Ein nicht unterkellerter Neubau mit vergleichbarer Nutzung und Größe (ohne Parkplatzflächen) würde demnach ca. 78,5 + 3,0 = 81,5 Mio. EUR kosten, während die Sanierung des VZM mit 80,5 Mio. EUR bewertet ist. Die Kostendifferenz der Sanierung zum Neubau beträgt 1,0 Mio. EUR. Eine Kostenindizierung ist hierbei nicht berücksichtigt (Kosten Stand IV. Quartal 2024).

Ein Vergleich der Kostenansätze „Sanierung Bestandsbauten“ mit den Herstellungskosten für einen „im Nutzungsangebot vergleichbaren Neubau an anderem Bauort“ stellt ausfolgenden Gründen keine ausreichend geeignete Entscheidungsgrundlage dar:

- bei einer Neubauentscheidung fehlt eine wirtschaftliche Drittverwendung des verbleibenden Immobilienbestandes „VzM“, so dass die denkmalgeschützten Gebäude dauerhaft zu erhalten und die übrigen Gebäude ggf. nach Schadstoffentsorgung rückzubauen sind
- ein „Neubau an anderem Bauort“ löst über die Herstellungskosten hinaus erhebliche, weitere Investitionskosten u. A. für den Grundstückserwerb, für Erschließungen, für Außenanlagen mit Parkplätzen aus

Frage 7: In welchem Umfang ließen sich die jährlichen Betriebskosten durch einen zeitgemäßen Neubau gegenüber dem sanierten VZM reduzieren (näherungsweise %-Angabe)?

Die nutzerspezifischen Betriebskosten, die durch Müllentsorgung und Reinigung entstehen, sind nicht reduzierbar, da diese von der Anzahl der Arbeitsplätze abhängig sind.
Die gebäudespezifischen Betriebskosten sind schwer vergleichbar, da kein konkretes Konzept für einen Neubau vorliegt. Zur Sanierung des Bestandsgebäudes ist zu erwähnen, dass beim Einbau der neuen Sanitäranlagen auf verbrauchsoptimierte Einbauten geachtet wird, um den Wasserverbrauch und die damit entstehenden Kosten zu minimieren. Beim Stromverbrauch werden energiesparende Verbraucher eingesetzt. Die Betriebskosten für die Wärmeerzeugung können durch die energetische Sanierung z. B. der unter Denkmalschutz stehenden Fassaden und Dächer reduziert werden.
Bei einer Neubaulösung kann man bei entsprechend optimal zu bebauender Fläche energieeffizient konzipieren, da die Kubatur (Volumen/Außenhülle-Verhältnis), der Aufbau der Gebäudehülle und die technische Ausrüstung auf Basis einer zeitgemäßen Grundlage errichtet werden können.

Frage 8: Mit welcher Restnutzungsdauer für das VZM (nach erfolgter Sanierung) rechnet die Verwaltung?

Die technische Restnutzungsdauer des sanierten Bestandes kann grundsätzlich mit einer Neubaulösung verglichen werden. In beiden Fällen ist eine regelmäßige Bauunterhaltung durchzuführen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2025/14661
öffentlich

Lübeck, 23.10.2025

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Straffung von Klimaschutz-Kampagnen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Lübecker Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 28.09.2023 zum Masterplan Klimaschutz u. a. beschlossen:

“Die Zahl der Informations- und Werbekampagnen wird gestrafft und nur die notwendigsten durchgeführt.”

In ihrer Sitzung am 27.06.2024 hat die Bürgerschaft darüber hinausgehend zum Masterplan Klimaschutz u. a. beschlossen:

“Der Punkt EB_San_01 (Gläserne Baustelle in Lübeck schaffen) wird nicht umgesetzt.”

Aus der Haushaltsvorlage des Bürgermeisters für das Jahr 2026 (dort Anlage 8 Konsolidierungsmaßnahmen) geht hervor, dass die Maßnahme “Gesundheitliche Vorteile der aktiven Mobilität bewerben” im Jahr 2027 durchgeführt werden soll.

Im Energetischen Quartierskonzept Brolingplatz vom 28.09.2025 ist als Maßnahme im Handlungsfeld “Gebäudemodernisierung” die Organisation von Gläsernen Baustellen vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Bürgermeister:

1.
Welche Maßnahmen aus dem Masterplan Klimaschutz (vgl. Maßnahmenblätter) werden im Hinblick auf den Beschluss der Bürgerschaft, die Zahl der Informations- und Werbekampagnen zu straffen und nur die notwendigsten durchzuführen, nicht weiterverfolgt? Es wird um eine einzelne Aufzählung der nicht mehr weiterverfolgten Maßnahmen gebeten (mit der Nummerierung aus den Maßnahmeblättern, zB “MO_EMA_3”).

2.
n welchem Prozess hat der Bürgermeister den Beschluss der Bürgerschaft zur Straffung der Zahl der Informations- und Werbekampagnen umgesetzt?

3.
Sofern der Beschluss noch nicht umgesetzt ist: Wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?

4.
Welche Maßnahmen aus dem Masterplan Klimaschutz gemäß der Maßnahmenblätter mit den Instrumenten “Zeigen und Informieren”, “Öffentlichkeitsarbeit” oder “Kampagne” werden auch nach dem Straffungsprozess weiterverfolgt.

5.
Warum wird die Maßnahme “Gläserne Baustelle” fortgesetzt, obwohl die Bürgerschaft beschlossen hat, die Maßnahme nicht umzusetzen?

6.
Wie bewertet der Bürgermeister angesichts der Haushaltslage die Notwendigkeit, Kampanien wie “Gesundheitliche Vorteile der aktiven Mobilität bewerben” durchzuführen, obwohl hierzu, auch ohne eine kommunale Kampagne, aus öffentlichen Quellen reichlich Informationsmaterial frei zugänglich ist.

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2025/14674**
öffentlich

Lübeck, 28.10.2025

Anfrage

Bearbeitung: Nicolas Döring (E-Mail: nicolas.doering@luebeck.de Telefon: 122-1041)

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Management der Gasnetzstilllegung in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Zuge der Transformation zur Klimaneutralität und der Umstellung auf regenerative Wärmequellen werden die Gasnetze obsolet, ein Prozess mit vielen ökonomischen, regulatorischen, organisatorischen und kommunikativen Herausforderungen, der insb. von den Gasnetzbetreibern frühzeitig und proaktiv gemanagt werden sollte.

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten.

1. Die Gasnetzentgelte der TraveNetz GmbH als Teil der SWL Gruppe (wie auch die vieler anderer Netzbetreiber) scheinen 2026 ggü. 2025 nennenswert zu steigen. Was sind die Gründe und welche Rolle spielen die neuen Abschreibungsmöglichkeiten?

   Quelle:
   https://www.enet.eu/aktuelles/gasnetzentgelte-steigen-2026-erneut-deutlich?mtm_campaign=Newsletter-NNG-078&mtm_kwd=Social-Media.

2. Mit welchen Zielen, Strategien, Zeitrahmen und Maßnahmen managt die TraveNetz GmbH die Stilllegung des Gasnetzes in Lübeck und Umgebung?

3. Mit welchen Maßnahmen versucht die TraveNetz GmbH, Teile des Gasnetzes möglichst frühzeitig still zu legen, um die Kosten für die verbliebenen Kunden zu begrenzen?

4. Wie verhindert die TraveNetz GmbH, noch zusätzliche Investitionen für Netzerweiterungen tätigen zu müssen? Welche kommunalen Regelungen wären hierfür hilfreich?

Wie und wann plant die TraveNetz GmbH über die Zeitpläne der Netzstilllegung und die dadurch drohenden Kostenanstiege für die verbliebenen Kunden zu informieren?

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► Nr. 3/12669-02-01-01
öffentlich

Lübeck, 10.11.2025

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Sachstand Finanzierungskonzept Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Am 30.11.2023, also vor 2 (!) Jahren, beschloss die Lübecker Bürgerschaft zum Heiligen-Geist-Hospital (VO/2023/12669-02-01):

“Der Bürgerschaft ist ein Finanzierungskonzept für die Kosten der Grundsanierung mit größtmöglicher Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Finanzquellen vorzulegen.”

Wann ist mit diesem Finanzierungskonzept zu rechnen und wie erklärt sich die lange Bearbeitungsdauer?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14680
öffentlich

Lübeck, 30.10.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.300 - Recht

Bearbeitung: Sebastian Ziemann (E-Mail: Sebastian.Ziemann@luebeck.de Telefon: 122-3003)

Bericht i.S. Fachaufsichtliche Prüfung der rechtskonformen Sachbearbeitung durch die HL

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Darstellung des Sachstands zum Vorgang Fachaufsichtliche Prüfung des Landes i.S. Leistungsfallbearbeitung bei der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung

Bericht:

Wie berichtet (vgl. VO/2024/13674) hatte der Bereich Soziale Sicherung aufgrund einer andauernden extrem belastenden Personalsituation zur Ermöglichung einer zeitgerechten Fallbearbeitung bei den Grundsicherungsleistungen im Alter und bei Erwerbsminderung den Standard bei der Bearbeitung der Leistungsanträge vereinfacht („Standardabsenkungen“). Dies wurde 2022 vom Land im Rahmen einer Prüfverfahrens beanstandet. Seither fanden hierzu diverse Gespräche mit dem Land statt, die aber zu keinem befriedigenden Ergebnis kamen, da das eigentliche Problem – die angespannte Personalsituation – weiterhin bestand. Im Mai 2024 setzte das Land das nach dem SGB XII vorgesehene Erstattungsverfahren mit dem Bund aus, mit der Folge, dass die Nettoausgaben für die entsprechenden Grundsicherungsleistungen nicht mehr an die HL weitergeleitet wurden. Die Leistungen mussten seitdem aus dem Haushalt der HL finanziert werden. Hierfür waren Kreditaufnahmen notwendig, so dass die HL zusätzlich mit Kreditzinsen belastet wurde.

Die HL beanstandete mehrfach die Verfahrensweise des Landes und beauftragte eine Rechtsanwaltskanzlei mit der Erstellung eines Gutachtens über die Rechtslage sowie die Geltendmachung der berechtigten Forderungen der HL gegenüber dem Land. Das Gutachten ist als **Anlage 1** beigefügt.

Mittlerweile hat das Land die Erstattungen teilweise wiederaufgenommen. Die vom Land an die HL ausgekehrten Erstattungen belaufen sich danach für den Zeitraum Q 1/24 bis Q 3/25 nunmehr wie folgt:

2024	**Anspruch**	**Erstattung**	**Erstattungsquote in %**	**Differenz**
I. Quartal	14.353.366,70 €	14.353.366,70 €	100	0
II. Quartal	14.911.044,59 €	13.419.940,13 €	90	- 1.491.104,46 €
III. Quartal	14.579.756,28 €	13.121.780,65 €	90	- 1.457.975,63 €
IV. Quartal	14.883.247,88 €	14.883.247,88 €	100	0
				- 2.949.080,09 €
2025				
I. Quartal	14.096.240,16 €	13.673.352,95 €	97	- 422.887,21 €
II. Quartal	14.486.050,49 €	14.196.329,48 €	98	- 289.721,01 €
III. Quartal	14.135.911,77 €	13.994.552,65 €	99	- 141.359,12 €
IV. Quartal			100 (vom Land so angekündigt)	
				- 853.967,34 €
			Gesamt	**- 3.803.047,43 €**

Für die HL ergibt sich somit ein Fehlbetrag in Höhe von derzeit **3.803.074,43 Euro**, der vom Land bislang nicht ausgeglichen wurde. Da die HL zur Finanzierung der Grundsicherungsleistungen Bankkredit in Anspruch nehmen musste, sind die insoweit angefallenen und weiterhin anfallenden Kreditzinsen hinzuzurechnen. Diese belaufen sich auf **630.536,73 Euro** (Stand August 2025).

Im Mai 2025 forderte die beauftragte Kanzlei vom Land die Auszahlung der vollständigen Erstattung an die HL sowie den Ausgleich des Zinsschadens. Das Schreiben ist als **Anlage 2** beigefügt. Als Reaktion hierauf erfolgten verschiedene schriftliche und telefonische Austausche zwischen dem Land und der HL, im Rahmen derer die HL ihre Zahlungsaufforderung mehrfach wiederholte. In einem Schreiben vom 7. August 2025 stellte der Bürgermeister gegenüber dem Ministerium nochmal ausführlich den Sachstand und die Problemlage dar, forderte das Land auf, die HL zur Bewältigung der Problematik zu beraten und die berechtigten Erstattungen vorzunehmen, s. **Anlage 3**. Eine substantielle Reaktion des Landes erfolgte bislang nicht. Bis heute (Stand der Erstellung dieses Berichts) konnte das Land der HL keinen durch die Standardabsenkungen verursachten Schaden darlegen.

Nach dem Ergebnis des von der HL in Auftrag gegebenen Gutachtens ist die Rechtslage hinreichend geklärt. Der HL steht ein Anspruch auf vollständige Erstattung der Nettoausgaben für Leistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung zu. Der Einbehalt war von vorn herein rechtswidrig.

Ein Schaden konnte überdies nicht ermittelt werden. Aber selbst bei Bestehen eines Schadens würde ein Ersatzanspruch gegen das Land ausscheiden. Da das Land für die Erfüllung der Aufgaben nach dem SGB XII keine eigenen Mittle zur Verfügung stellt, sondern vielmehr nur die Erstattung des Bundes an die Kommunen weiterreicht, kann dem Land nur ein Scha-

den entstehen, wenn der Bund gegenüber dem Land einen Schaden geltend macht. Im Verhältnis Bund - Land kommt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts insoweit ein Schadensersatzanspruch aber nur bei einer vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verletzung des Kernbereichs der übertragenen Pflichten in Betracht. Wie sich dem Gutachten entnehmen lässt, sind die Standardabsenkungen aber weit von einer solchen Kernbereichsverletzung entfernt.

Hinzu kommt, worauf der Gutachter ebenfalls verweist, dass die Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Grundsicherungsfallbearbeitung das Land genauso getroffen hätten, wenn es sich dieser Aufgabe nicht durch Übertragung auf die Kommunen entledigt hätte. Die Kommunen sorgen dafür, dass die vom Bund dem Land übertragene Aufgabe ordnungsgemäß erledigt wird. Bei dieser Aufgabe hat das Land die Kommunen gemäß § 7 SGB XII ausdrücklich zu unterstützen. Diesem Erfordernis ist das Land nicht nachgekommen. Stattdessen hat die Aussetzung des Erstattungsverfahrens zu einem mittleren sechsstelligen Zinsschaden bei der HL geführt.

Das Land hatte eine Stellungnahme zu unseren Forderungen zeitnah nach den Herbstferien angekündigt. Auf Nachfrage teilte der Staatssekretär mit, dass man auch nach den Herbstferien noch keine abschließende Prüfung und mögliche Schadensermittlung vollziehen konnte. Nun soll bis Monatsende November eine Stellungnahme des Landes erfolgen. Sollte sich das Land weiterhin nicht zum Ausgleich der berechtigten Forderungen der HL bereiterklären, ist beabsichtigt, Leistungsklage gegen das Land zu erheben. Hierzu wird die Verwaltung der Bürgerschaft ggf. zeitnah eine entsprechende Vorlage zur Entscheidung vorlegen.

Anlagen:
1. Gutachten RA Prof. Dr. Dombert
2. Schreiben Prof. Dr. Dombert an Ministerium
3. Schreiben Bgm an Staatssekretär vom 7. August 2025

Bürgermeister Jan Lindenau Senatorin Pia Steinrücke

DOMBERT
RECHTSANWÄLTE

DOMBERT RECHTSANWÄLTE Part mbB
Campus Jungfernsee | Konrad-Zuse-Ring 12A | 14469 Potsdam

Die Erstattung von Sozialhilfeleistungen nach § 46a SGB XII: Zu den Ansprüchen der Hansestadt Lübeck gegen das Land Schleswig-Holstein

Gutachten

der Dombert Rechtsanwälte Part mbB

vorgelegt von

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Professor Dr. Matthias Dombert, Potsdam

I. Problemaufriss und Gutachtenauftrag

Die Hansestadt Lübeck hat DOMBERT Rechtsanwälte um die Bewertung von Rechtsfragen gebeten, die auf der Ebene des einfachen Gesetzes durch die Erstattung von Sozialleistungen an die kommunalen Aufgabenträger nach dem SGB XII ausgelöst werden, hinter denen sich aber verfassungsrechtlich Aspekte der Bundesauftragsverwaltung (Art. 84 GG) verbergen und damit vor allem die Frage angesprochen ist, welche Rechtsfolge eintritt, wenn ein mit der Ausführung eines Bundesgesetzes vom Land betrauter Verwaltungsträger Mittel in einer nicht vom Gesetz gedeckten Weise ausgegeben hat.

POTSDAM
Partner i.S.d. PartGG
Prof. Dr. Matthias Dombert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Janko Geßner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Prof. Dr. Klaus Herrmann
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Prof. Dr. Jan Thiele
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Dominik Lück
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Beate Schulte zu Sodingen
Dr. Maximilian Dombert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Angestellte Rechtsanwälte
Madeleine Riemer
Fachanwältin für Vergaberecht
Dr. Janett Wölkerling, M.mel. | counsel
Franziska Wilke
Josefine Wilke
Izabela Bochno
Philipp Buslowicz, LL.M.
Fachanwalt für Vergaberecht
Tobias Schröter
Mareike Thiele
Kristina Gottschalk, LL.M.oec.
Sophia von Hodenberg
Dr. Stephan Berndt
Charlotte Blech, LL.M. (UCLA)
Natalie Carstens
Zeynep Kenar
Michael Liesegang
Patricia Kohls
Judith Affeldt
Anuschka Siegers
Tatjana Schmidt, LL.M. (Berkeley)
Philipp Korbmacher, LL.M.
Michael Lieberum

in Zusammenarbeit mit
Dr. Margarete Mühl-Jäckel
LL.M. (Harvard) | of counsel
Ulf Domgörgen
of counsel
Prof. Dr. Klaus Günther-Dieng
of counsel

DÜSSELDORF
Partner i.S.d. PartGG
Tobias Roß

Angestellte Rechtsanwälte
Kristina Dörnenburg
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
Moritz Zimmermann, LL.M.

Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung
AG Potsdam PR 119

Für die Hansestadt Lübeck wird diese Frage aktuell, nachdem das Land Schleswig-Holstein sich unter Hinweis auf Versäumnisse der Stadt weigert, beim Bund Mittel abzurufen, die sie an hilfsbedürftige Mitbürger ausgereicht hat. Konkret geht es um Leistungen der Sozialhilfe nach dem SGB XII, die Antragsteller zur Sicherung ihrer Existenz erhalten, weil sie diese nicht mit eigenen Mitteln bestreiten können, sei es, weil sie erwerbsunfähig oder behindert, unter 15 Jahre alt oder Bezieher von Altersrenten sind. Diese Leistungen werden nach § 46a SGB XII vom Bund getragen, den Ländern und über diese den – das SGB XII ausführenden - Kommunen erstattet. Im konkreten Fall steht diese Erstattung gegenüber der Hansestadt aus. Unter Berufung auf die – objektiv rechtswidrige - Bewilligungspraxis der Hansestadt weigert sich das Land, beim Bund Mittel abzurufen, und an die Stadt auszukehren.

Dies hat für die Hansestadt finanziell einschneidende Folgen. Es geht um Erstattungsleistungen i.H.v. rund 30 Millionen €. Dass dies zwangsläufig die Frage nach der Rechtmäßigkeit dieses Einbehalts aufwirft, liegt auf der Hand. Damit hat es aber nicht sein Bewenden. Denn da die Stadt im Außenverhältnis zum Bürger eine gesetzlich angeordnete Ausführungspflicht trifft, sie also gehalten ist, berechtigte Sozialhilfeansprüche der Bürger zu erfüllen, bleibt ihr nichts anderes übrig, als Kredite aufzunehmen, um Leistungsansprüche erfüllen zu können - was unweigerlich zu der Frage führt, ob die dafür angefallenen Zinsen im Verhältnis zum Land nicht einen Ersatzanspruch auslösen, wenn das Land der Hansestadt die ihr zustehenden Erstattungen zu Unrecht vorenthält. Beide Themen – Einbehalt wie Zinsschaden – bewirken einen dritten Aspekt. Zu untersuchen ist, welches gerichtliche Vorgehen der Hansestadt zu empfehlen ist, falls sich die Rechtswidrigkeit des Landeshandelns herausstellt. Nur um das Handeln des Landes soll es gehen, Fragen, die sich im Verhältnis zum Bund stellen würden, bleiben ausgeklammert.

Mit dieser Einschränkung liegt unserem Gutachten zur Beantwortung der skizzierten Fragen folgender Prüfungsgang zugrunde:

Nachdem wir im nachfolgenden Abschnitt II die wesentlichen Ergebnisse unserer Prüfung vorangestellt haben, erläutern wir in Abschnitt III den rechtlichen Rahmen für das Zusammenwirken von Bund, Land und Kommune und stellen hierbei in aller Kürze auch den streitauslösenden Verwaltungsvorgang dar. Der anschließende Abschnitt IV bildet den Hauptteil des Gutachtens. In ihm wird zunächst der Frage nachgegangen, ob und inwieweit das Land sich zur Rechtfertigung des unterbleibenden Mittelabruf auf eine Ermächtigungsgrundlage berufen kann. Soweit es um den Abruf der Mittel beim Bund geht, wird sodann in einem nächsten Schritt geprüft, ob und inwieweit die Rechtsauffassung des Bundes das Land bindet und den Abruf der Mittel verhindert. Daran an schließt sich die Prüfung, ob und inwieweit das Land selbst Ansprüche gegenüber der Hansestadt etwa deswegen geltend machen kann, weil ihm ein Schadensersatzanspruch wegen einer fehlerhaften Sozialhilfegewährung zusteht. Unser Gutachten wird schließlich durch die Ausführungen zu den Rechtsschutzmöglichkeiten abgeschlossen, die der Hansestadt zur Verfügung stehen.

II. Ergebnisse

1. **Es ist rechtswidrig, dass das Land Schleswig-Holstein die Erstattungsleistungen für die durch die Hansestadt Lübeck gezahlten Sozialhilfeleistungen beim Bund nicht abruft. Lübeck hat einen Anspruch auf Zahlung der nach §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH ausstehenden Erstattungsleistungen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein.**

2. **Dieser Anspruch steht nicht zur Disposition des Landes. § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH bewirkt ebenso wie § 46a Abs. 1 SGB XII als gebundene Entscheidung einen Anspruch der Stadt auf Ersatz aller tatsächlich angefallenen Nettoausgaben.**

3. **Das Land kann nicht geltend machen, dass seine Erstattungspflicht nur den Kostenaufwand erfasse, der nach beanstandungsfreier Prüfung der Auszahlungsvoraussetzungen entstanden sei.**

4. **Das Land ist auch aus Rechtsgründen nicht an am Mittelabruf gehindert. Wollte man im Schreiben des BMAS vom 28.07.2024 eine Weisung sehen, wird hierdurch eine Rechtfertigung für den Einbehalt der Bundesmittel geschaffen.**

5. **Verstöße eines Sozialhilfeträgers gegen Prüf- und Belegpflichten führen nicht zu einem Verlust des Erstattungsanspruchs, können aber zu Schadensersatzansprüchen führen, die im Wege eines Zurückbehaltungsrechtes oder einer Aufrechnung Erstattungsansprüchen entgegengehalten werden können.**

6. **Schadensersatzansprüche bestehen dann, wenn der örtliche Träger der Sozialhilfe die Anforderungen an eine „ordnungsgemäße Verwaltung" missachtet. Da der Landesgesetzgeber mit diesem Begriff den Pflichteninhalt übernommen hat, den auch das Grundgesetz in Art. 104a Abs. 5 S. 1 GG fordert, steht fest, dass auch im Verhältnis des Landes zur Hansestadt entscheidend ist, ob und inwieweit die Hansestadt angesichts des eingeschränkten Personalbestandes damit die Anforderungen an die „ordnungsgemäße Verwaltung" missachtet hat.**

7. **Unabhängig von den Bestimmungen des Sorgfaltsmaßstabes liegt ein Verstoß gegen die Verpflichtung zur „ordnungsgemäßen Verwaltung" nur dann vor, wenn der „Kernbereich" der zugewiesenen Pflichten missachtet worden ist.**

8. **Im konkreten Fall haben die von der Hansestadt vorgenommenen „Standardabsenkungen" diesen Kernbereich nicht betroffen. Ob und inwieweit der Kernbereich betroffen ist, muss auch mit Blick auf die Bedeutung der Gewährung von Sozialhilfe bestimmt werden.**

9. **Soweit sich die Hansestadt Lübeck im Spannungsverhältnis zwischen Gesetzesbindung (Art. 20 Abs. 3 GG) und Existenzsicherung (Art. 1 Abs. 1 GG) dazu entschloss, den Prüfungsstandard abzusenken, stellt dies keine Verletzung von Pflichten des Kernbereichs da.**

10. **Die Entscheidung des Landes, sich zur Erledigung staatlicher Aufgaben kommunaler Selbstverwaltungskörperschaften zu bedienen, bedeutet keine Haftungsprivilegierung des Landes. Es ist rechtswidrig, einem kommunalen Aufgabenträger haftungsbegründend einen Umstand entgegenzuhalten, dem das Land bei eigener Aufgabenerledigung auch ausgesetzt gewesen wäre.**

11. **Wollte man zugunsten des Landes von einem Schadensersatzanspruch ausgehen, setzt dieser die Darlegung der konkreten Höhe voraus.**

12. **Das Land kann seine Weigerung zum Mittelabruf auch nicht mit einem Zurückbehaltungsrecht rechtfertigen. Unabhängig davon, dass auch insofern das Bestehen einer Forderung des Landes gegenüber der Hansestadt Lübeck unklar ist, ist die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts vorliegend unverhältnismäßig. Sie verletzt die Hansestadt in ihrem Selbstverwaltungsrecht aus Art. 28 Abs. 2 GG.**

13. **Die Hansestadt Lübeck kann den ihr entstandenen Zinsschaden nach § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH ersetzt verlangen. Der Begriff des Ausgleichs der entstandenen Nettoausgaben umfasst bei verfassungskonformer Auslegung nach Art. 57 Abs. 2 Verf SH auch die Kosten, die unmittelbar und kausal auf die Leistungserbringung zurückzuführen sind. Entsprechend ist der Zinsschaden als unmittelbare und kausale Folge der Leistungserbringung zu ersetzen.**

14. **Ein Anspruch auf Prozesszinsen für den geltend gemachten Zinsschaden besteht nicht. Da es sich bei dem Ersatz des Zinsschadens nach § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH um eine Sozialleistung handelt, ist dieser nach der Rechtsprechung nicht analog § 291 BGB zu verzinsen.**

15. **Ungeachtet der Möglichkeit, die vorstehend bejahten Ansprüche in einem Hauptsacheverfahren als Feststellungs- oder Leistungsklage gerichtlich durchzusetzen, sollte die Stadt unter Berücksichtigung der nachstehenden Maßgaben erwägen, ihren Anspruch auf Mittelabruf mittels einstweiliger (Regelungs-) Anordnung nach § 86 Abs. 2 SGG durchzusetzen.**

16. Eine einstweilige Anordnung setzt als Anordnungsgrund die Darlegung voraus, dass es nicht zumutbar ist, den Antragsteller auf ein jahrelanges, mehrere Instanzen umfassendes Hauptsacheverfahren zu verweisen.

17. Die Anforderungen, die die Gerichte an die Darlegung des Anordnungsgrundes stellen, machen die Darlegung erforderlich, dass und inwieweit es die Haushaltssituation Lübecks nicht zulässt, Einsparungen an anderer Stelle vorzunehmen, die die Kreditaufnahme entbehrlich machen und die Aufgabenerfüllung ermöglichen.

III. Rechtlicher Rahmen und streitauslösendes Verwaltungshandeln

1. Die unterschiedlichen Sichtweisen der beteiligten Aufgabenträger und damit der Gegenstand dieses Gutachtens werden durch das Ineinandergreifen verschiedener Regelungen bestimmt, zum einen durch die Bestimmungen des bundesrechtlichen SGB XII, zum anderen des landesrechtlichen AG-SGB XII, das seinem wesentlichen Inhalt nach die Kriterien regelt, nach denen Gemeinden und Gemeindeverbänden die Sozialhilfeleistungen erstattet werden, die Hilfsbedürftigen zugutegekommen sind. Der somit geschaffene rechtliche Rahmen legt einen Mechanismus fest, nach dem sich die Kostenerstattung im Dreiecksverhältnis zwischen Bund, Ländern und Gemeinden nach folgenden Maßstäben bestimmt.

a) Die Geldleistungen nach dem 4. Kapitel des SGB XII werden gem. § 46a Abs. 1 SGB XII vom Bund an die Länder i. H. v. 100 % der „Nettoausgaben für Geldleistungen" erstattet. Diese Vollkostenerstattung hat verfassungsrechtliche Konsequenzen. Sie ergeben sich aus Art. 104a Abs. 3 GG. Nach Art. 104a Abs. 3 S.1 GG können Bundesgesetze, die Geldleistungen gewähren und von den Ländern ausgeführt werden, bestimmen, dass die Geldleistungen ganz oder zum Teil vom Bund getragen werden. Die Regelung enthält eine Durchbrechung des Grundsatzes von Aufgaben- und Ausgabenkonnexität. Danach darf der Bund ganz oder zum Teil die finanziellen Lasten übernehmen, die durch Ausführung von Bundesgesetzen durch die Länder entstehen (st. vieler Sachs/Siekmann, 10. Aufl. 2024, GG Art. 104a Rn. 25). Bestimmt das Geldleistungsgesetz - wie hier

das SGB XII - , dass der Bund die Hälfte der Ausgaben oder mehr trägt, ordnet Art. 104a Abs. 3 S. 2 GG an, dass es im Auftrage des Bundes durchgeführt wird (so auch LSG LSA, U. v. 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 40).

b) Geldleistungen nach dem 4. Kapitel betreffen vor allem die in § 42 SGB XII aufgeführten Leistungen wie die sozialhilferechtlichen Regelbedarfe, zudem die Bedarfe für Bildung und Teilhabe oder für Unterkunft und Wohnen.

Dabei macht der Begriff der Geldleistung deutlich, dass es stets um betragsmäßig exakt bezifferte Leistungen geht. Die Länder trifft in diesem Zusammenhang eine Prüfungspflicht. Sie haben nach § 46a Abs. 4 S. 1 SGB XII festzustellen, ob die Ausgaben für Geldleistungen durch den zuständigen Träger zum einen begründet und belegt sind, zum anderen dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Die hier interessierenden Absätze des § 46a SGB XII lauten:

§ 46a SGB XII
Erstattung durch den Bund

(1) Der Bund erstattet den Ländern jeweils einen Anteil von 100 Prozent der im jeweiligen Kalenderjahr den für die Ausführung des Gesetzes nach diesem Kapitel zuständigen Trägern entstandenen Nettoausgaben für Geldleistungen nach diesem Kapitel.

(...)

(4) Die Länder gewährleisten die Prüfung, dass die Ausgaben für Geldleistungen der für die Ausführung des Gesetzes nach diesem Kapitel zuständigen Träger begründet und belegt sind und den Grundsätzen für Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Sie haben dies dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales für das jeweils abgeschlossene Quartal in tabellarischer Form zu belegen (Quartalsnachweis). In den Quartalsnachweisen sind zu belegen:

1. die Bruttoausgaben für Geldleistungen nach § 46a Absatz 2 sowie die darauf entfallenden Einnahmen,
2. die Bruttoausgaben und Einnahmen nach Nummer 1, differenziert nach Leistungen für Leistungsberechtigte
a) in Wohnungen und sonstigen Unterkünften nach § 42a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 3,
b) in der besonderen Wohnform nach § 42a Absatz 2 Nummer 2,

c) in Einrichtungen, für die § 42 Nummer 4 Buchstabe b anzuwenden ist,
3. die Bruttoausgaben und Einnahmen nach Nummer 1, differenziert nach Leistungen für Leistungsberechtigte nach § 41 Absatz 2, 3 und 3a.

Die Quartalsnachweise für die Abrufzeiträume nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 bis 3 sind dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch die Länder jeweils zwischen dem 15. und dem 20. der Monate Mai, August und November für das jeweils abgeschlossene Quartal vorzulegen, für den Abrufzeitraum nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 4 zwischen dem 1. und 5. März des Folgejahres. Die Länder können die Quartalsnachweise auch vor den sich nach Satz 4 ergebenden Terminen vorlegen; ein weiterer Abruf in dem für das jeweilige Quartal nach Absatz 3 Satz 1 geltenden Abrufzeitraum ist nach Vorlage des Quartalsnachweises nicht zulässig.

c) Mit den Erstattungszahlungen des Bundes an die Länder sollen nach dem Willen des Gesetzgebers die – das bundesrechtliche SGB XII umsetzenden - Kommunen entlastet werden (BR-Drs. 455/12, S. 1 f.; Landessozialgericht Sachsen-Anhalt, Urteil vom 28. November 2023 – L 8 SO 46/21 –, Rn. 41, juris; so auch Grube/Wahrendorf/Flint/Richter, 8. Aufl. 2024, SGB XII § 46a Rn. 2, beck-online). Die Umsetzung des SGB XII obliegt in Schleswig-Holstein den Landkreisen und kreisfreien Städte, die die zuständigen Träger der Sozialhilfe sind, und im hier interessierenden Zusammenhang die Aufgaben der Sozialhilfe zur Erfüllung nach Weisung wahrnehmen. Die maßgebliche Bestimmung des § 1 Abs. 1 AG-SGB XII SH lautet:

§ 1 AG-SGB XII SH
Träger der Sozialhilfe

(1) Örtliche Träger der Sozialhilfe sind die Kreise und kreisfreien Städte. Sie führen die Sozialhilfe als Selbstverwaltungsangelegenheit durch. Hiervon abweichend nehmen sie Aufgaben der Sozialhilfe zur Erfüllung nach Weisung wahr, soweit Geldleistungen nach dem Vierten Kapitel des Sozialgesetzbuches XII (SGB XII) vom 27. Dezember 2003 (BGBl I S. 3022), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 18. April 2019 (BGBl. I S. 473), zu gewähren sind.

(...)

Infolge der Aufgabendurchführung erstattet das Land den Kommunen wiederrum 100 % der entstandenen Nettoausgaben (§ 6 Abs. 1 AG-SGB XII). Das Land

leitet also die Erstattungen, die es durch den Bund erlangt, an die Kommunen weiter (§ 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH).

Die interessierenden Bestimmungen der §§ 6, 9 AG-SGB XII haben folgenden Wortlaut:

§ 6 AG-SGB XII SH
Finanzierung der Sozialhilfe

(1) Das Land erstattet den örtlichen Trägern die für die Wahrnehmung der vom Land auf die Kreise und kreisfreien Städte als örtliche Träger übertragenen Aufgaben entstandenen Nettoausgaben.

(...)

§ 9 AG-SGB XII SH
Erstattung nach § 46a SGB XII

(1) Das Land stellt die Erstattung des Bundes nach § 46a Absatz 1 SGB XII den örtlichen Trägern der Sozialhilfe zur Verfügung. Der Betrag bestimmt sich für jeden örtlichen Träger der Sozialhilfe nach dessen Nettoausgaben für Geldleistungen nach dem Vierten Kapitel SGB XII.

(2) Die örtlichen Träger der Sozialhilfe weisen die Ausgaben für Geldleistungen nach dem Vierten Kapitel SGB XII entsprechend § 46a Absatz 4 SGB XII dem Ministerium jeweils bis zum 5. Tag der Monate Mai, August und November und 20. Februar für das jeweils abgeschlossene Quartal nach. Sie gewährleisten die Prüfung, dass diese Ausgaben begründet und belegt sind und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.

(...)

(4) Die örtlichen Träger der Sozialhilfe haften gegenüber dem Land für die ordnungsgemäße Verwaltung. Erlangt ein örtlicher Träger der Sozialhilfe Mittel der Bundeserstattung für ohne Rechtsgrund gewährte Leistungen oder wegen fehlerhafter Prüfungen und Nachweise nach Absatz 2 und 3, ist er insoweit zur Herausgabe verpflichtet. Weitergehende öffentlich-rechtliche Erstattungsansprüche bleiben unberührt.

Aus § 9 Abs. 2 AG-SGB XII SH folgt, dass die kommunalen Aufgabenträger die Prüfung zu gewährleisten haben, dass die von ihnen angegebenen Ausgaben begründet, belegt und auch wirtschaftlich sind. Das Landesrecht ordnet zudem eine Haftung der kommunalen Aufgabenträger an. Landkreise und kreisfreie

Städte haften gem. § 9 Abs. 4 AG-SGB XII SH für eine „ordnungsgemäße Verwaltung". Bundesmittel, die ein örtlicher Träger der Sozialhilfe für unbegründete Leistungen oder wegen fehlerhafter Prüfungen und Nachweisen erhalten hat, verpflichten ihm zur „Herausgabe" gegenüber dem Land.

2. Soweit also die kommunalen Aufgabenträger aufgrund der vorstehend wiedergegebenen Vorschriften Anträge zu prüfen und sicherzustellen haben, dass die Ausgaben, die sie gegenüber dem Land im Rahmen der Kostenerstattung angeben, auch begründet, belegt und wirtschaftlich sind, steht im konkreten Fall fest, dass die Hansestadt aufgrund Personalmangels und dadurch verursachter Arbeitsbelastung ihren Prüfungspflichten seit 2017 nicht umfänglich nachgekommen ist, ein Umstand, der dem Land nicht verborgen geblieben ist. Das Land hat nach den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen seit 2022 Kenntnis von der Personalnot der Stadt gehabt.

a) Die Prüfungsanforderungen eines kommunalen Aufgabenträgers bestimmen sich nach § 44 SGB XII. Damit ein Anspruchsberechtigter Geldleistungen nach dem 4. Kapitel des SGB XII erhält, muss er gem. § 44 Abs. 1 S. 1 SGB XII einen Antrag auf Leistungserbringung stellen. Besteht ein Bedarf, werden die Leistungen durch die Kommunen für einen Bewilligungszeitraum von zwölf Monaten erbracht, bevor ein neuer Antrag und dessen Prüfung durch die Behörde notwendig wird. In der maßgeblichen Bestimmung des § 44 Abs. 2 SGB XII heißt es:

§ 44 SGB XII
Antragserfordernis, Erbringung von Geldleistungen, Bewilligungszeitraum

(1) Leistungen nach diesem Kapitel werden auf Antrag erbracht. Gesondert zu beantragen sind Leistungen zur Deckung von Bedarfen nach § 42 Nummer 2 in Verbindung mit den §§ 31 und 33 sowie zur Deckung der Bedarfe nach § 42 Nummer 3 in Verbindung mit § 34 Absatz 5 und nach § 42 Nummer 5.

(2) Ein Antrag nach Absatz 1 wirkt auf den Ersten des Kalendermonats zurück, in dem er gestellt wird, wenn die Voraussetzungen des § 41

innerhalb dieses Kalendermonats erfüllt werden. Leistungen zur Deckung von Bedarfen nach § 42 werden vorbehaltlich Absatz 4 Satz 2 nicht für Zeiten vor dem sich nach Satz 1 ergebenden Kalendermonat erbracht.

Im konkreten Fall hat die Hansestadt zwar bei Erstbewilligungen die Anträge noch vollumfänglich und in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben geprüft, bei Verlängerungsanträgen wurden von den Leistungsempfängern jedoch keine weiteren Nachweise der Bezugsberechtigung mehr verlangt. Einkommensabrechnungen, Versicherungsnachweise sowie Heiz- und Betriebskostenabrechnungen wurden nicht mehr angefordert und nur noch geprüft, wenn die Leistungsempfänger die Unterlagen proaktiv vorgelegt hatten. Zudem hat die Stadt bei Überzahlungen Rückforderungen erst oberhalb einer Bagatellgrenze von 500 € geltend gemacht.

b) Diese Verstöße rügte das zuständige Ministerium für Soziales, Jugend, Familie, Senioren, Integration und Gleichstellung (MSJFSIG) nach einer Überprüfung mit Schreiben vom 25.11.2022. Das Ministerium wies u.a. auf eine unzureichende Dokumentation des Renteneinkommens, die unzulässige Anwendung von starren Obergrenzen bei der Berücksichtigung von Versicherungsbeiträgen sowie die verspätete Anrechnung einmaliger Einnahmen und unzureichende Vermögensprüfungen hin und forderte die Stadt zur Stellungnahme auf. Dem kam die Stadt mit Schreiben vom 28.03.2024 nach und übermittelte eine Umsetzungsplanung, mit der ab dem 01.04.2024 neue, mit dem Land vereinbarte „Standardabsenkungen" – gemeint sind damit Abweichungen vom ansonsten gebotenen Verwaltungsablauf und –standard - gelten sollten.

c) Mit Schreiben vom 28.05.2024 kündigte das MSJFSIG an, eine fachaufsichtliche Weisung gegenüber der Hansestadt erlassen zu wollen. Diese solle festlegen, dass eine Bewilligung der Leistungsanträge nur nach einer vollumfänglichen Prüfung erfolgen dürfe. Alle Standardabsenkungen seien zu beenden, Arbeitsanweisungen, die den Bestimmungen des SGB XII zuwiderliefen, seien zu

unterlassen. Außerdem kündigte das Ministerium an, das Erstattungsverfahren mit dem BMAS für die Nettoausgaben für Geldleistungen der Grundsicherung der Hansestadt Lübeck bis zur vollständigen Umsetzungn der Weisung auszusetzen. Begründet wurde die Aussetzung mit einem „intransparenten Vorgehen der Hansestadt Lübeckinsbesondere während des laufenden Verfahrens". Die Stadt widersprach mit Schreiben vom 19.06.2024: für eine Aussetzung der Erstattung gebe es keine Rechtsgrundlage. Die Stadt habe sich in einer nicht mehr anders zu bewältigenden Situation befunden. Diese Mitteilung ergänzte die Stadt mit Schreiben vom 10.07.2024: sie habe die angekündigten Standardabsenkungen ab dem 01.07.2024 zurückgenommen.

d) Unter dem 28.07.2024 hat das zuständige Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) in einem Schreiben gegenüber dem Land zur Frage des Abrufs von Bundesmitteln für zukünftige wie für zukünftige Zeiträume Folgendes festgehalten:

> **„Die Länder haben nach § 46a Abs. 4 S. 1 SGB XII zu gewährleisten, dass es sich bei den zur Bundeserstattung gemeldeten Nettoausgaben um Geldleistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung handelt, die Ausgaben des zuständigen Trägers begründet und belegt sind und den Grundsätzen für Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Aufgrund der besonderen Pflichtenbindung des Landes gegenüber dem Bund im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung haben Sie für eine ordnungsgemäße Verwaltung Sorge zu tragen. Dementsprechend weisen wir Sie daraufhin, dass ein Abruf von Bundesmitteln für die Hansestadt Lübeck erst wieder erfolgen darf, nachdem sich das Land davon überzeugt hat, dass beim Träger ein rechtmäßiger Verwaltungsvollzug sichergestellt ist. Für vergangene Zeiträume, in denen die vom Land beanstandete Verwaltungspraxis bestand, kommt aus Sicht des Bundes ein Mittelabruf erst nach vollständiger Aufklärung etwaiger Rückerstattungsansprüche des Bundes in Betracht."**

Zugleich hat es das Land Schleswig-Holstein zur weiteren Sachverhaltsaufklärung aufgefordert.

e) Zu einem daraufhin versandten Fragenkatalog des Landes hat die Hansestadt mit Schreiben vom 19.08.2024 ausgeführt, für die Aussetzung des Erstattungsverfahrens keine Rechtsgrundlage zu sehen. Zudem sei das Land seit 2022 fortlaufend über die neue Verwaltungspraxis informiert gewesen. Zuletzt könne der Schadensersatzanspruch des Landes gegen die Stadt seinem Umfang nach nicht weiter gehen als der Anspruch des Bundes gegen das Land selbst aus Art. 104a Abs. 5 GG. Sie könne – wie es in einem ergänzenden Schreiben vom 18.10.2024 heißt - die Zahl der Leistungsfälle, die von den Standardabsenkungen betroffen gewesen seien, nicht benennen, die unzureichend bearbeiteten Fälle würden allerdings sukzessive korrigiert werden. Auch wenn die Stadt im Rahmen einer Weiterbewilligung eines Antrags keine weiteren Nachweise eingefordert habe, hätten viele Antragsteller diese proaktiv vorgelegt, was dann auch stets berücksichtigt worden sei. Daher sei die Zahl der Fälle, in denen die rechtlichen Voraussetzungen nicht eingehalten worden seien, gering. Zudem könne die erfolgte Überzahlung nur unwesentlich sein. Der fragliche Zeitraum habe mitten in der Energiekrise gelegen, sodass nicht angenommen werden könne, dass vielen Antragstellern ein Guthaben hinsichtlich der Heiz- und Wärmekostenabrechnungen geblieben sei.

3. Um die berechtigten Sozialhilfeansprüche der jeweiligen Antragsteller erfüllen zu können, ist der Hansestadt infolge der ausbleibenden Erstattungen nichts anderes übrig geblieben, als Kredite aufzunehmen. Die ausstehenden Erstattungsleistungen belaufen sich für das 2. Quartal auf 14.911.044,50 € und für das 3. Quartal auf 14.579.756,28 €. Für das 4. Quartal – die exakte Höhe kann erst im Januar 2025 angegeben werden – rechnet die Hansestadt angesichts voraussichtlich steigender Fallzahlen ebenfalls mit Auszahlungen in Höhe von knapp 15 Mio. €. Dass Bund und Land ihre Weigerungshaltung aufgeben, Lübeck die Anspruch genommenen Kredite also zurückführen kann, und es weiterer Kreditaufnahmen nicht bedarf, ist im Moment nicht zu erwarten.

a) Das Land erklärte sich bislang nur bereit, Erstattungsmittel – kurz gefasst - allein für Neubewilligungen ab dem 3. Quartal 2024, sowie für Leistungsberechtigte in vollstationären Einrichtungen und Leistungsfälle, die ab dem 01.09.2024 weiterbewilligt worden sind, vom Bund abzurufen. Voraussetzung hierfür sollte jedoch eine Erklärung der Stadt sein, nach der Ausgaben für Leistungsfälle, in denen Entlastungsmaßnahmen (noch) wirksam sind, ausgeschlossen sein sollten. Die Stadt hält diese Handhabung für unverhältnismäßig.

b) Aufgrund des weiterhin bestehenden Personalmangels steht fest, dass die Stadt im Rahmen der monatlichen Weiterbewilligungsanträge nicht mehr als 400 bis maximal 500 Fälle pro Monat prüfen kann. In Lübeck gibt es aber derzeit ca. 6.000 Leistungsfälle, so dass der Vorschlag dazu führen würde, dass pro Monat Erstattungen höchstens für je weitere 500 Fälle abgerufen werden könnten und damit eine 100% Erstattung folglich erst nach einem Jahr möglich wäre. Dass dieser Vorschlag damit für die Hansestadt eine erhebliche finanzielle Belastung darstellt, liegt auf der Hand.

c) Ungeachtet dieses Vorschlages bleibt es aber dabei, dass das BMAS sich eines Schadensersatzanspruches nach Art. 104a Abs. 5 GG gegenüber dem Land berühmt, das Land seinerseits angekündigt hat, die Stadt gem. § 9 Abs. 4 AG-SGB XII in Anspruch nehmen zu wollen. Da somit nicht davon ausgegangen werden kann, dass es zwischen allen Beteiligten – Bund, Land und Kommune – zu einer einvernehmlichen Regelung kommt, liegt angesichts der enormen wirtschaftlichen Bedeutung der aufgetretenen Fragen auf der Hand, dass es einer juristischen Bewertung bedarf, um so eine Grundlage für das weitere Vorgehen der Hansestadt zu haben. Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts sind es drei Fragen, die auf Bitten der Hansestadt zu beantworten sind:

- Ist es rechtmäßig, dass das Land die Erstattungszahlungen für die Hansestadt Lübeck beim Bund nicht mehr abruft?

- Besteht die Möglichkeit, den durch die Notwendigkeit der Refinanzierung der Sozialleistungen durch Kredite entstandenen Zinsschaden gegenüber dem Land geltend zu machen?

- Welche sinnvollen Möglichkeiten gibt es, um rechtlich gegen das Land vorzugehen?

IV. Rechtliche Würdigung

1. Soweit sich das Land weigert, beim Bund Erstattungsleistungen nach §§ 6, 9 Abs. 1 AG-SGB XII für Zahlungen von Sozialleistungen abzurufen und an die Hansestadt weiterzuleiten, kann diese Weigerungshaltung nur dann rechtmäßig sein,

   - wenn dem Land hierfür eine Ermächtigungsgrundlage zur Seite steht oder
   - das Land aus Rechtsgründen gehindert ist, Kostenerstattungsansprüche der Hansestadt zu erfüllen oder
   - das Land der Hansestadt Lübeck ihm zustehende Gegenrechte entgegenhalten kann - Gegenrechte könnten einmal aus einer Befugnis zur Aufrechnung, daneben aus der Geltendmachung eines Zurückbehaltungsrechtes resultieren.

   Im Ergebnis ist aufgrund der nachstehenden Feststellungen davon auszugehen, dass hier keine der drei Fallgruppen eingreift und dementsprechend das Land nicht befugt ist, vom Abruf der Sozialhilfe abzusehen.

a) Nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH stellt das Land die Erstattung des Bundes nach § 46a Absatz 1 SGB XII den örtlichen Trägern der Sozialhilfe – damit auch der Hansestadt - zur Verfügung. Wenngleich § 9 Abs. 1 AG-SGB XII dem Wortlaut nach nur eine Pflicht zum Weiterleiten der abgerufenen Mittel

vorschreibt, ergibt sich bei systematischer (aa), teleologischer (bb) und verfassungskonformer (cc) Auslegung der Norm eine Pflicht des Landes, Mittel in Höhe der tatsächlich angefallenen Nettoausgaben auch abzurufen.

aa) § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH steht in einem systematischen Zusammenhang mit § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH. Dieser sieht vor, dass das Land den örtlichen Trägern die für die Wahrnehmung der vom Land auf die Kreise und kreisfreien Städte als örtliche Träger übertragenen Aufgaben entstandenen Nettoausgaben erstattet. Diese materiell-rechtliche Pflicht zur Erstattung der Nettoausgaben erfüllt das Land, indem es nach § 46a Abs. 1 SGB XII Erstattungsleistungen beim Bund abruft. Die Weiterleitungspflicht ist damit keine isolierte Pflicht, sondern in ihrem Zusammenhang zur Erstattungspflicht zu sehen, sodass sich eine Pflicht des Landes ergibt, die erforderlichen Mittel auch abzurufen und an die Hansestadt auszukehren.

bb) Dies folgt auch aus einer teleologischen Auslegung des § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH.

Die Auslegung des § 9 Abs. 1 AG-SHB XII SH ist durch § 46a SGB XII vorbestimmt, denn Sinn und Zweck der landesrechtlichen Vorschrift ist es, die bundesrechtliche Regelung auszufüllen und umzusetzen. Gesetzgeberisches Ziel für § 46a Abs. 1 SGB XII war es aber, eine Verbesserung der Finanzsituation der Kommunen zu erreichen, indem diese bei der Erfüllung der Pflichten nach dem Vierten Kapitel des SGB XII entlastet werden (vgl. BR-Drs. 455/12, S. 1 f.). Dieses Ziel würde konterkariert, wenn es im Belieben des Landes stünde, die Erstattungsleistungen abzurufen. Würde man dies annehmen wollen, käme dem Land eine dem Gesetzeszweck widersprechende Dispositionsbefugnis zu. Es wäre das Land, das eigenständig entscheiden könnte, ob und inwieweit ein kommunaler Aufgabenträger mit Kosten zur Abdeckung des Hilfebedarfs anspruchsberechtigter Personen belastet bliebe. Dieser Gefahr kann nur effektiv vorgebeugt werden, wenn § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH dahingehend auszulegen ist, dass er eine Pflicht begründet, die Erstattungsleistungen tatsächlich auch abzurufen.

Gerade vor dem Hintergrund der Intention des Gesetzgebers, die Finanzsituation der Kommunen zu verbessern, hat das Landessozialgericht Sachsen Anhalt im Urteil vom 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 50 - zur Auslegung einer ähnlichen Vorschrift wörtlich festgehalten:

> **„Soweit die Länder in den Erstattungsvorgang für von den Kommunen erbrachte Leistungen aus verfassungsrechtlichen Gründen zwischengeschaltet sind, führt dies nicht dazu, dass die Länder durch das Unterlassen eines Mittelabrufs eine Refinanzierung der Ausgaben der Kommunen ausschließen können. In verfassungskonformer Auslegung des § 8 Abs. 1 AG-SGB XII kann das Land Sachsen-Anhalt den Kommunen durch einen unberechtigten Minderabruf von Mitteln gegenüber dem Bund nicht die endgültige Tragung von Kosten der Bundesauftragsverwaltung auferlegen".**

Gleiches wird auch im konkreten Fall festgestellt werden müssen.

cc) Dieses Ergebnis ist schließlich auch vor dem Hintergrund von Art. 28 Abs. 2 GG zwingend.

Wie oben angemerkt liegt § 46a SGB XII die Intention zugrunde, die finanzielle Situation der Kommunen zu verbessern (vgl. hierzu BR-Drs. 455/12, S. 1f; Landessozialgericht Sachsen-Anhalt, Urteil vom 28. November 2023 – L 8 SO 46/21 –, Rn. 41, juris). Wollte man tatsächlich annehmen, ein Mittelabruf durch das Land sei in dessen Belieben gestellt, würde dies das Risiko schaffen, dass Kommunen mangels einer Erstattung durch die Länder die Kosten zur Abdeckung eines Hilfebedarfs selbst tragen müssten (Landessozialgericht Sachsen-Anhalt, Urteil vom 28. November 2023 – L 8 SO 46/21 –, Rn. 41, juris).

dd) Man kann auch nicht geltend machen, die Erstattungsverpflichtung des Landes stehe unter dem Vorbehalt eines ungeschriebenen Tatbestandsmerkmals, nämlich unter der Voraussetzung, dass der zu erstattende Kostenaufwand Folge ordnungsgemäßer Aufgabenwahrnehmung, also der beanstandungsfreien Prüfung

der Auszahlungsvoraussetzungen sei. Das Land hat außergerichtlich diesen Standpunkt unter Berufung auf zwei Gerichtsentscheidungen vertreten, die Prüfung ergibt allerdings, dass die genannten Entscheidungen nicht einschlägig sind. Das Urteil des BSG vom 15.12.2009 – 1 AS 1/08 KL – juris – betraf den Fall, dass die klagende Bundesrepublik gegen das beklagte Land Berlin unmittelbar einen Schadensersatzanspruch aus Art. 104a Abs. 5 S. 1 GG geltend machte, im Übrigen aber den vom Land genannten Rechtssatz nicht aufgestellt hat. Im Urteil vom 28.9.2011 – S 18 AS 118/10 – juris - hatte sich das SG Osnabrück mit der Rückforderung von Leistungen im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruches zu befassen, auf die der Kläger keinen Anspruch hatte, weil er die streitigen Mittel nicht für gesetzesentsprechende Aufgaben verwandt hatte. Bedeutung für die vorzunehmende Beurteilung hat eher das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. Mai 2008 – 5 C 25/07 – juris, Rn. 21, in der das Bundesverwaltungsgericht für einen ähnlich gelagerten Fall des § 34 WoGG festgestellt hat:

> **„§ 34 WoGG beschränkt damit den Erstattungsgrundanspruch gegen den Bund - mit Blick auf Art. 104a Abs. 5 GG zu Recht - nicht auf solche Zweckausgaben, die bei wirtschaftlicher oder rechtmäßiger Wohngeldgewährung angefallen sind, sondern auf die bei der Ausführung des Gesetzes angefallenen Ausgaben", BVerwG, Urteil vom 15. Mai 2008 – 5 C 25/07, juris, Rn. 21.**

Die nachstehende Bewertung ergibt, dass Gleiches in Bezug auf die Anwendung der hier in Rede stehenden Vorschriften gelten muss. Der Erstattungsanspruch der Hansestadt bezieht sich auf alle bei der Ausführung des AG-SGB XII SH angefallenen Ausgaben, gleich, ob sie nachgewiesen oder belegt worden sind, oder in einzelnen Fällen der Stadt Erstattungsansprüche zustehen.

(1) Der Anspruch auf Erstattung der geleisteten Sozialhilfe entsteht nicht erst dann, wenn die geleisteten Nettoausgaben nachgewiesen und belegt worden sind. Dies folgt aus der Systematik des § 9 Abs. 1 und 2 AG-SGB XII SH. § 9 Abs. 1 AG-

SGB XII SH sieht vor, dass die Erstattung sich nach den Nettoleistungen richtet. Die Nettoleistung ist dem Land Schleswig-Holstein dabei nach § 9 Abs. 2 Satz 1 AG-SGB XII SH quartalsweise nachzuweisen. Dabei werden Nettoleistungen in § 6 Abs. 2 AG-SGB XII SH legaldefiniert. Hiernach gilt:

> **„Nettoausgaben im Sinne des Absatzes 1 sind die Ausgaben der örtlichen Träger für**
>
> **1. Leistungen der Hilfe zum Lebensunterhalt, der Hilfen zur Gesundheit einschließlich Erstattungen an Krankenkassen, der Hilfe zur Pflege und Hilfen in anderen Lebenslagen an Leistungsberechtigte innerhalb von Einrichtungen,**
>
> **2. die Blindenhilfe nach § 72 SGB XII und**
>
> **3. Leistungen der Hilfe zum Lebensunterhalt, der Hilfen zur Gesundheit einschließlich Erstattungen an Krankenkassen, der Hilfe zur Pflege und der Hilfe in anderen Lebenslagen an Leistungsberechtigte der Eingliederungshilfe, die Leistungen für Kosten der Unterkunft nach § 35 Absatz 5 Satz 1 oder § 42a Absatz 5 SGB XII erhalten,**
>
> **jeweils abzüglich der auf diese Leistungen entfallenden Einnahmen."**

Eine Begrenzung auf begründete und belegte Nettoleistungen ist dem Wortlaut nicht zu entnehmen. Eine solche Annahme stünde auch der Systematik des § 9 Abs. 2 AG-SGB XII SH entgegen. Denn nach dessen Satz 2 hat der örtliche Träger der Sozialhilfe die Prüfung zu gewährleisten, dass die im Rahmen der Sozialhilfe erbrachten Nettoausgaben begründet und belegt sind und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Der Verweis auf die Gewährleistungspflicht macht deutlich, dass der Erstattungsanspruch zunächst einmal unmittelbar gilt und Verstöße gegen die Gewährleistungspflicht, also Pflichtverletzungen auf der Sekundärebene auszugleichen sind (vgl. zur Parallelnorm des § 46 SGB II auch BSG, Urteil vom 31. Mai 2016 – B 1 AS 1/16 KL, juris, Rn. 19).

(2) Der Umfang des Erstattungsanspruch richtet sich nach den tatsächlich angefallenen Nettokosten der Hansestadt. Dies folgt aus § 46a Abs. 1 SGB XII, dessen

Erstattungsleistungen gemäß § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH weitergereicht werden sollen. § 46a Abs. 1 SGB XII sieht aber einen Erstattungsanspruch für alle tatsächlich geleisteten Sozialleistungen vor. Dies folgt bereits aus dem Wortlaut der Vorschrift:

> **„Der Bund erstattet den Ländern jeweils einen Anteil von 100 Prozent der im jeweiligen Kalenderjahr den für die Ausführung des Gesetzes nach diesem Kapitel zuständigen Trägern entstandenen Nettoausgaben für Geldleistungen nach diesem Kapitel."**

Der Begriff der Nettoausgaben ist dabei nicht definiert. Nach Absatz 2 Satz 1 des § 46a SGB XII ergibt sich die Höhe der Nettoausgaben für Geldleistungen nach Absatz 1 aus den Bruttoausgaben der für die Ausführung des Gesetzes nach diesem Kapitel zuständigen Träger, abzüglich der auf diese Geldleistungen entfallenden Einnahmen. Einnahmen nach Satz 1 sind dabei insbesondere Einnahmen aus Aufwendungen, Kostenersatz und Ersatzansprüchen nach dem Dreizehnten Kapitel, soweit diese auf Geldleistungen nach diesem Kapitel entfallen, aus dem Übergang von Ansprüchen nach § 93 sowie aus Erstattungen anderer Sozialleistungsträger nach dem Zehnten Buch. Die Verwendung des Wortes „insbesondere" in § 46a Abs. 2 Satz 2 SGB XII verdeutlicht, dass die Aufzählung nicht abschließend ist. Unter Einnahmen fallen daher unter anderem auch Ansprüche der Kommune aus den §§ 102 ff. SGB XII (Grube/Wahrendorf/Flint, SGB XII/Richter, 8. Aufl., 2024, SGB XII, § 46a Rn. 13). Nach diesen stehen Kommunen etwa Ersatzansprüche gegenüber Leistungsempfängern zu, die durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten die Voraussetzungen der Sozialhilfe oder die Leistungen herbeigeführt haben (§§ 103, 104 SGB XII).

(3) Erstattungsansprüche der Hansestadt Lübeck gegenüber Leistungsempfängern nach §§ 103, 104 SGB führen aber nicht per se zu einer Reduktion der zu erbringenden Erstattungsleistungen. Es genügt nicht, dass Ansprüche möglicherweise bestehen könnten, um Erstattungsleistungen kürzen zu können. Nur wenn die Ansprüche gegenüber den Leistungsempfängern realisiert worden sind, können

sie als Einnahmen den Bruttoausgaben gegenübergestellt und in Abzug gebracht werden (Grube/Wahrendorf/Flint, SGB XII/Richter, 8. Aufl., 2024, SGB XII, § 46a Rn. 13). Ein quasi automatischer Abzug von möglichen, aber noch nicht durchgesetzten Ansprüchen ist weder in § 46a Abs. 1 SGB XII noch in § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH vorgesehen.

ee) Geht man also davon aus, dass sich der Erstattungsanspruch der Hansestadt nach der hier dargelegten Auffassung nach den tatsächlich verauslagten „Nettoausgaben" bestimmt, also insoweit nicht an materiell-rechtliche Vorgaben – beispielsweise das ordnungsgemäße Verwaltungshandeln – geknüpft ist, kann nicht übersehen werden, dass jedenfalls für Nordrhein-Westfalen das dort zuständige Landessozialgericht eine andere Auffassung vertreten hat. Danach soll der Sozialhilfeträger nur dann einen Anspruch gegen das Land auf Abruf der Aufwendungen beim Bund haben, wenn die Bewilligung der Sozialhilfeleistungen rechtmäßig war (LSG NRW, U. v. 27.06.2024 – L 9 SO 432/21 – juris, Rn. 76). Würde man diese Auffassung auf den hier zur Beurteilung anstehenden Fall übertragen, würde ein Erstattungsanspruch der Hansestadt ausscheiden.

Allerdings stehen rechtliche wie tatsächliche Gründe einer Übernahme dieser Rechtsprechung entgegen.

In rechtlicher Hinsicht muss berücksichtigt werden, dass der Erstattungsanspruch der kommunalen Aufgabenträger sich in Nordrhein-Westfalen von dem der Kommunen in Schleswig-Holstein unterscheidet. § 7 Abs. 1 AG-SGB XII NRW nimmt ausdrücklich Bezug auf die maßgebliche Bestimmung des Bundesrechts in § 46 a Abs. 4 S. 1 SGB II. Der genannten Bestimmung nach obliegt den Ländern die Prüfung, ob und inwieweit die Ausgaben für Geldleistungen begründet und belegt sind, zudem den Grundsätzen für die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (LSG NRW, a. a. O., juris, Rn. 73). Damit die Rechtmäßigkeit der ausgereichten Sozialhilfe zur Voraussetzung für den Erstattungsanspruch gemacht. Der Landesgesetzgeber in Schleswig-Holstein folgt einem anderen Ansatz. Wie dargelegt wird der Erstattungsanspruch des Sozialhilfeträgers von materiellen Vorgaben abgekoppelt. § 9 Abs. AG-SGB XII SH regelt den

Erstattungsanspruch im Sinne des § 46 a Abs. 1 SGB XII und nimmt damit aber – anders als in Nordrhein-Westfalen – nicht auf die materiell-rechtlichen Vorgaben des Bundesrechts in § 46 a Abs. 4 SGB XII Bezug. Zudem bestimmt § 9 Abs. 1 S. 2 AG-SGB XII SH, dass sich der Erstattungs-„Betrag" schon dem Wortlaut nach (nur)

„nach dessen Nettoausgaben für Geldleistungen"

bestimmt. Unabhängig hiervon steht fest, dass auch für Nordrhein-Westfalen noch nicht geklärt ist, ob und inwieweit die Rechtsauffassung des LSG tatsächlich zutrifft. Das LSG hat die Revision zugelassen, von dieser Zulassung ist Gebrauch gemacht worden, eine Entscheidung des BSG ist noch nicht ergangen (B 8 SO 11/24 R).

Im Übrigen sind Unterschiede im Tatsächlichen zu der für Nordrhein-Westfalen entschiedenen Konstellation nicht zu übersehen. In Nordrhein-Westfalen ging es um Leistungen, die als Hilfe zum Lebensunterhalt bewilligt worden waren, dann aber zu Leistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung „umgewidmet" werden sollten. Zudem dürfte in unserem Fall die Rechtswidrigkeit der Leistungen nicht ohne Weiteres feststellbar sein. Das Antragserfordernis, das für den Bewilligungsanspruch gilt, bezieht sich nicht auf Folgeanträge. Der Verzicht der Behörde auf eine 12-monatige Leistungsbegrenzung macht die Leistung als solche noch nicht rechtswidrig.

b) Ist also als Zwischenfazit davon auszugehen, dass § 9 Abs. 1 S. 1 AG-SGB XII weder nach dem Wortlaut noch der Regelungsintention das Land berechtigt, einen Mittelabruf zu verweigern, ist das Land auch aus Rechtsgründen nicht daran gehindert, die ihm obliegenden Pflichten zu erfüllen. Insbesondere kann das Land sich nicht auf das Schreiben des BMAS vom 28.07.2024 berufen, und geltend machen, durch die darin zum Ausdruck kommende Einschätzung des

Bundes werde eine Rechtfertigung geschaffen, trotz gesetzlich feststehender Erstattungspflicht Bundesmittel nicht abzurufen.

aa) Im Schreiben vom 28.07.2024 hat das BMAS das Land- wie es wörtlich heißt – darauf „hingewiesen“,

> **„dass ein Abruf von Bundesmitteln für die Hansestadt Lübeck erst wieder erfolgen darf, nachdem sich das Land davon überzeugt hat, dass beim Träger ein rechtmäßiger Verwaltungsvollzug sichergestellt ist.“**

Stellt man allein auf die wörtliche Formulierung ab, ist in diesem Hinweis nicht mehr als eine Information über die Rechtslage aus Sicht des Bundes zu sehen. Derartige Hinweise binden nicht. Ob es allerdings damit schon sein Bewenden hat, ist fraglich. Viel eher spricht die apodiktische Formulierung – nach der ein Abruf von Bundesmitteln für die Hansestadt erst unter den aufgeführten Voraussetzungen „wieder erfolgen darf“ - für die Annahme, dass es sich der Sache und dem Willen des Ministeriums nach um eine Weisung im Sinne des Art. 85 Abs. 3 GG handelt. Eine Weisung ist immer dann anzunehmen, wenn das zuständige Bundesministerium die Sachkompetenz an sich zieht und bezogen auf einen konkreten Einzelfall ausübt (Dreier, GG/Hermes, 3. Aufl., 2018, GG, Art. 85 Rn. 37). Im konkreten Fall beansprucht das Bundesministerium im Innenverhältnis zum Land die Sachentscheidungsbefugnis (zu diesem Kriterium Epping/Hillgruber, GG/Suerbaum, 59. Ed., 2024, GG, Art. 85 Rn. 6), in dem es dem Land vorschreibt, dass es Mittel erst abrufen „darf“, wenn ein aus Sicht des Bundes ordnungsgemäßer Verwaltungsvollzug gewährleistet ist.

bb) Ermächtigungsgrundlage für eine solche Weisung ist Art. 85 Abs. 3 GG, wenn die Weisung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung ergeht (Dreier, GG/Hermes, 3. Aufl., 2018, GG, Art. 85 Rn. 38). Beim Vollzug der Sozialhilfe nach dem Vierten Kapitel des SGB XII handelt es sich – wie bereits oben dargestellt - um

einen Fall der Bundesauftragsverwaltung (so auch LSG LSA, U. v. 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 40).

cc) Dabei braucht nicht geklärt zu werden, ob die Weisung rechtmäßig ist.

Ungeachtet der Frage, in welchem Verfahren die Rechtmäßigkeit einer derartigen Weisung zwischen Land und Bund zu überprüfen wäre (zum Bund-Länder-Streit gem. Art. 93 Abs. 1 Nr. 3 GG s. BVerfG, NVwZ 1990, 955, 997; NVwZ 2002, 585, 586; zum Verfahren nach § 39 Abs. 2 S. 1 SGG s. BSG, U. v. 15.12.2009 – 1 AS 1/087 KL – juris Rn. 11), steht fest, dass die Weisung für das Rechtsverhältnis zwischen Land und Stadt unerheblich ist und damit keinen Rechtsgrund für den Einbehalt schafft. Handlungen eines Landes, die aufgrund der Weisung von Außenstehenden erfolgen, gelten immer als Handlungen des Landes (Epping/Hillgruber, GG/Suerbaum, 59. Ed., 2024, GG, Art. 85 Rn. 6), das damit in einer Art Prozessstandschaft für den Bund auftritt (Epping/Hillgruber, GG/Suerbaum, 59. Ed., 2024, GG, Art. 85 Rn. 39.1), aber nicht geltend machen kann, die Weisung des Bundes bewirke die Rechtmäßigkeit seines Handelns, weil damit eine Rechtfertigung geschaffen werde, von der Erfüllung gesetzlicher Pflichten abzusehen.

Auch mit Blick auf die Weisung des BMAS bleibt die Verweigerung des Mittelabrufs rechtswidrig. Es besteht ein gebundener Anspruch der Hansestadt Lübeck gegenüber dem Land Schleswig-Holstein, die für die Sozialhilfe nach dem Vierten Kapitel des SGB XII angefallenen Nettoausgaben nach §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH ersetzt zu bekommen.

c) Als Zwischenstand der bisherigen Prüfung ist somit festzuhalten, dass das Land verpflichtet ist, der Hansestadt alle Nettoausgaben für Geldleistungen zu erstatten hat, die ihr tatsächlich entstanden sind – unabhängig davon, ob diese belegt und begründet sind. Damit ist freilich nicht gesagt, dass die Zahlung nicht gerechtfertigter Sozialhilfe rechtlich ohne Folgen bleiben würde. Es ist anerkannt,

dass Verstöße gegen Prüf- und Nachweispflichten Schadensersatzansprüche begründen können, die aber nicht zu einem Verlust des Erstattungsanspruchs führen, ihm freilich entgegengehalten werden können. Die Rechtsfolgen derartiger Verstöße gegen Prüf- und Nachweispflichten sind damit erst auf der Sekundärebene zu berücksichtigen.

Würden solche Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können, könnte sich das Land entweder auf ein Zurückbehaltungsrecht berufen, oder die Aufrechnung erklären. Beide Institute kommen auch in dem hier gegebenen Rechtsverhältnis zur Anwendung (zum Zurückbehaltungsrecht in Verwaltungsrechtsverhältnissen VG München, U. v. 07.08.2008 – M 10 K 08.1241, juris, Rn. 40; zur Aufrechnung BSG, U. v. 10. März 2015 – B 1 AS 1/14 KL, juris, Rn. 16). Beide Gegenrechte setzen voraus, dass dem Land gegenüber den Erstattungsansprüchen der Hansestadt eine Gegenforderung zusteht, also der angebliche Schadensersatzanspruch auch tatsächlich besteht.

Davon ist nicht auszugehen.

aa) In Betracht kommt hierbei allenfalls ein Schadensersatzanspruch aus § 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH. Andere Ansprüche kommen nicht in Betracht. Insbesondere verbleibt für einen Anspruch nach § 9 Abs. 4 Satz 1 AG-SGB XII SH ebenso wie für einen öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruch kein Raum.

§ 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH statuiert eine Gewährleistungspflicht des örtlichen Trägers der Sozialhilfe gegenüber dem Land dafür, dass die Ausgaben nach dem Vierten Kapitel des SGB XII begründet und belegt sind und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Damit reicht das Land seine Pflicht gegenüber dem Bund nach § 46a Abs. 4 Satz 1 SGB XII an die örtlichen Träger der Sozialhilfe weiter. Dies bedeutet, dass sich der Gewährleistungsanspruch des § 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH nach § 46a Abs. 2 Satz 1 SGB XII. richtet und daher der Haftung der Länder gegenüber dem Bund nach Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG entspricht (Grube/Wahrendorf/Flint, SGB XII/Richter, 8. Aufl.,

2024, SGB XII, § 46a Rn. 15). In Anlehnung an die Haftung des Landes nach Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG setzt ein Schadensersatzanspruch nach § 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH daher auch im Verhältnis zum Sozialhilfeträger ein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln der für die Kommune handelnden Amtswalter in Ausübung eines öffentlichen Amtes voraus, das zu einem Schaden des Landes geführt hat (vgl. zu Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG BVerwG, U. v. 25.08.2011 – 3 A 2/10, juris, Rn. 20; BVerwG, U. v. 18.05.1994 - 11 A 1/92, juris, Rn. 43 ff.; vgl. auch BVerfG, B. v.07.09.2010 - 2 BvF 1/09, juris, Rn. 112).

(1) Dabei mag man noch zugunsten des Landes annehmen, dass durch die in Rede stehenden Standardabsenkungen bei der Prüfung der Anträge eine Pflichtverletzung begangen wurde. Der Begriff der Pflichtverletzung ist restriktiv und ähnlich dem Amtshaftungsrecht auszulegen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind in Anlehnung an Art. 34 Satz 1 GG nur solche Pflichtverletzungen erfasst, die ein Verwaltungsbediensteter "in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes" begeht. Es ist ein innerer Zusammenhang zwischen schädigender Handlung und dem zugewiesenen Aufgabenbereich erforderlich (vgl. zu Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG BVerwG, U. v. 18. Mai 1994 – 11 A 1/92, juris, Rn. 45). Die mit der Standardabsenkung verbundenen Verstöße gegen die Prüfpflichten nach § 9 Abs. 2 AG-SGB XII SH weisen diesen inneren Zusammenhang zur Amtsausübung auf. Die Hansestadt räumt ein, dass sie ihren Prüfpflichten nach § 9 Abs. 2 AG-SGB XII SH aufgrund von Personalmangel nicht vollständig nachgekommen ist.

(2) Dies braucht freilich nicht näher beleuchtet zu werden. Selbst bei Annahme einer Pflichtverletzung fehlt es an einem Verschulden der Stadt.

(a) Soweit § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH eine Haftung des örtlichen Trägers der Sozialhilfe für die „ordnungsgemäße Verwaltung“ begründet, steht fest, dass der Landesgesetzgeber damit einen Sorgfaltsmaßstab wählt, der Art. 104a Abs.

5 S. 1 GG entspricht und insoweit mit der verfassungsrechtlichen Vorgabe identisch ist. Deutlich wird schon hieran, dass die Haftung des kommunalen Aufgabenträgers mit der des Landes gegenüber dem Bund identisch sein soll. Die aufgabenausführende Kommune kann daher keinem weitergehenden Anspruch ausgesetzt sein als das Land dies im Verhältnis zum Bund wäre. Soweit also § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH eine Haftung für die „ordnungsgemäße Verwaltung" begründet, sind zur Begriffsbestimmung die Grundsätze heranzuziehen., die von der Rechtsprechung in Bezug auf Art. 104a Abs. 5 S. 1 GG entwickelt worden sind.

(b) Die Haftung nach § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH beinhaltet ebenso wie bei Art. 104a Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 2 GG die Verantwortung der Verwaltung für rechtmäßiges und zweckmäßiges Verwaltungshandeln (BVerwG, U. v. 18. Mai 1994 – 11 A 1/92, juris, Rn. 46). Der Haftung unterliegen also nicht nur Mängel in der Verwaltungsorganisation, sondern auch Fehler bei der konkreten Gesetzesausführung (BeckOK GG/Kube, 59. Ed. 15.9.2024, GG Art. 104a Rn. 52, beck-online) Welche Form des Verschuldens hierbei erforderlich ist, bestimmt die Rechtsprechung maßgeblich danach, ob und inwieweit der Verwaltung für den Verschuldensmaßstab Vorgaben in Gestalt eines Ausführungsgesetzes gemacht werden. Die Zurückhaltung der Rechtsprechung erklärt sich mit Blick auf Art. 104a Abs. 5 Satz 2 GG:

Da der Verfassungsgeber die Konkretisierung der Haftungstatbestände dem Gesetzgeber überlassen wollte, könnten die Gerichte diese Aufgabe nicht an dessen Stelle übernehmen (BVerwG, U. v. 18. Mai 1994 – 11 A 1/92, juris, Rn. 46). Insbesondere das Bundesverwaltungsgericht hat hieraus abgeleitet, dass bei fehlenden Vorgaben für die Haftung in einem Ausführungsgesetz eine Verantwortlichkeit im Sinne des Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG nur bei schwerwiegenden Verletzungen der dienst- oder arbeitsrechtlichen Hauptpflichten - also bei grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzungen des Kernbereichs der zugewiesenen Pflichten – bestehe. In seiner jüngeren Rechtsprechung hat das Bundesverwaltungsgericht die Frage, welche Verschuldensform ausreichend ist,

offengelassen. Grundsätzlich könnte daher wohl auch einfache Fahrlässigkeit ausreichen, eine verschuldensunabhängige Haftung scheide indes aus (BVerwG, U. v. 25.08.2011 – 3 A 2/10, juris, Rn. 20; wohl auch BVerfG, B. v.07.09.2010 - 2 BvF 1/09, juris, Rn. 112).

Da im konkreten Fall Vorgaben für den Haftungsmaßstab gesetzlich nicht geregelt sind – die Bestimmungen des AG- SGB XII SH schweigen hierzu –, kommt diese Rechtsprechung hier zur Anwendung. Eine nähere Auseinandersetzung mit den Formen der Fahrlässigkeit kann hier aber dahinstehen. Da der Hansestadt und ihren Mitarbeiter der verringerte, vom Gesetz abweichende Prüfungsstandard durchaus klar war, wird man zwar ein vorsätzliches Handeln annehmen müssen, dieses vorsätzliche Handeln betrifft aber nicht den von der Rechtsprechung angesprochenen „Kernbereich" der zugewiesenen Pflichten. Die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen ist nicht gänzlich entfallen, sondern ist infolge des Personalmangels nur überschlägig erfolgt. Sie war unzureichend, ist aber immerhin vorgenommen worden. Der „Kernbereich" der Pflichten wurde gewahrt. Dabei kann bei dieser Bewertung die Zwangssituation, in der sich die Hansestadt befand, nicht unberücksichtigt bleiben. Mit der Absenkung der Prüfungspflichten wurde angesichts des dem Land bekannten Personalnotstandes eine zeitnahe und rechtzeitige Bearbeitung der Sozialhilfeanträge gewährleistet. Die Hansestadt trug damit der herausragenden Bedeutung der Sozialleistungen, die für die Empfänger wesentlicher Beitrag zur eigenen Existenzsicherung darstellten, Rechnung. Konnte die rechtzeitige Bearbeitung der Sozialhilfeanträge unter Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht mehr gewährleistet werden, verletzte es jedenfalls den Kernbereich behördlicher Pflichten nicht, die Prüfung bestimmter Anträge nur überschlägig vorzunehmen.

Wollte man bei Bewertung eines möglichen Verschuldens die Einzelfallumstände außer Acht lassen, würde § 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH einen Gehalt bekommen, der den Charakter der in Rede stehenden Aufgabenausführung verkennen würde. Mit der Bestimmung der Landkreise und kreisfreien Städte zum Träger der Sozialhilfe (§ 1 Abs. 1 AG-SGB XII) macht das Land von dem ihm zustehenden Organisationsermessen Gebrauch, indem es Selbstverwaltungskörperschaften

zur Erledigung eigentlich ihm obliegender staatlicher Aufgaben in seinen Dienst nimmt. Dies hat nicht nur für das nachstehend näher erläuterte Konnexitätsprinzip des Art. 57 Abs. 2 Verf SH Bedeutung, sondern muss auch bei Bestimmung des Verschuldens berücksichtigt werden. Der Hansestadt wird nämlich im konkreten Fall eine Pflichtverletzung zur Last gelegt, die sehenden Auges, nämlich aufgrund erkannten Personalmangels in Kauf genommen wurde – ein Umstand, mit dem sich auch das Land hätte auseinandersetzen müssen, wenn es sich dazu entschieden hätte, den Vollzug des SGB XII mit eigenem Personal zu gewährleisten. Die Wahrnehmung der Organisationshoheit durch Übertragung staatlicher Aufgaben auf kommunale Selbstverwaltungskörperschaften kann nicht dazu führen, dass damit nicht nur eine Aufgabenübertragung, sondern auch eine Haftungsverlagerung einhergeht. Hätte das Land sich dazu entschlossen, die Aufgabe der Sozialhilfegewährung durch ein Landesamt mit einer Außenstelle in Lübeck wahrnehmen zu lassen, spricht viel dafür, dass das Land mit einem ähnlichen Personalmangel zu kämpfen gehabt hätte und damit ebenso wie die Hansestadt in der konkreten Situation zwei widerstreitenden Postulaten ausgesetzt gewesen wäre: Der Gesetzesbindung aus Art. 20 Abs. 3 GG stand die Verpflichtung gegenüber, eine dem Grundgesetz entsprechende Existenzsicherung zu ermöglichen (Art. 1 Abs. 1 GG). Es stellt keine Verletzung eines „Kernbereichs" behördlicher Pflichten dar, wenn sich die Hansestadt Lübeck in diesem Spannungsverhältnis für eine reduzierte Prüfungstiefe entschied.

bb) Unabhängig davon, dass dem Grunde nach schon kein – die Aufrechnung oder ein Zurückbehaltungsrecht rechtfertigender – Schadensersatzanspruch des Landes besteht, ist die Höhe dieses Anspruches gegenüber der Hansestadt Lübeck nach § 9 Abs. 4 Satz 1 AG-SGB XII SH nicht dargetan.

(1) Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG statuiert einen Anspruch auf Schadensausgleich in Geld (Huber/Voßkuhle, GG/Hellermann, 8. Aufl., 2024, GG, Art. 104a Rn. 180). Dabei wird auf vollen Schadensausgleich gehaftet, eine Möglichkeit, den Haftungsumfang zu beschränken, besteht nicht. Allerdings ist der Rechtsgedanke

des § 254 BGB heranzuziehen (Epping/Hillgruber, BeckOK GG/Kube, 59. Ed, 2024, GG, Art. 104a Rn. 56). Ein Anspruch auf Ausgleich des entstandenen Schadens nach Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG setzt mithin einen bestimmten oder jedenfalls hinreichend bestimmbaren Schaden vor, der ausgeglichen werden kann. Die Darlegungslast für das Vorliegen eines Anspruches trägt nach den allgemeinen prozessualen Grundsätzen dabei der Begünstigte, hier also das Land. Das Land trifft daher eine Obliegenheit, konkret darzulegen, welchen Schaden es erlitten hat, wollte es gegenüber Ansprüchen der Hansestadt Lübeck mit einem haftungsrechtlichen Anspruch aufrechnen. Insofern stellt LSG LSA im Urteil vom 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 47 – zutreffend fest:

> **„Eine Aufrechnung kann nicht pauschal auf einen nicht erbrachten Nachweis gestützt werden. Dem Beklagten hätte es oblegen, konkrete Beträge einer Forderung gegen den Kläger zu bezeichnen, die ihm deshalb zustehen, weil der Kläger seiner Auffassung nach falsche Quartalsnachweise erstellt hat",**

Das Land Schleswig-Holstein hat die konkrete Schadenshöhe bisher aber nicht genauer bestimmt. Es verweist vielmehr nur abstrakt auf Verstöße, die im Zusammenhang mit den Standardabsenkungen bei der Prüfung und Bearbeitung der Anträge auf Sozialleistungen nach dem 4. Kapitel des SGB XII einhergingen. Dass dieser Verstöße vorlagen, ist unbestritten. Dass hieraus ein Schaden entstanden ist, ist hingegen eine bloße Mutmaßung. Denn insofern ist zu berücksichtigen, dass die Standardabsenkungen nur Anträge betrafen, bei denen bereits zuvor eine grundsätzliche Berechtigung zum Leistungsbezug festgestellt wurde, bei denen die Voraussetzungen nach einmaligem Eintritt der Leistungsberechtigung aber regelmäßig nicht mehr entfallen (vgl. nur die Leistungsberechtigung aufgrund des Alters nach § 41 SGB XII). Soweit eine Aufrechnung mit Schäden aus der unterlassenen Prüfung der Verlängerung von Anträgen erfolgt, ist unklar, ob hier überhaupt ein Schaden entstanden ist. Dies ist durch das Land im Einzelnen nachzuweisen. Solange dies nicht erfolgt, ist eine Aufrechnung nicht möglich.

(2) Sofern im Ergebnis ein Schaden bestehen sollte, stellt sich allerdings auch die Frage, ob dem Land entsprechend dem Rechtsgedanken des § 254 BGB ein Mitverschulden zuzuschreiben ist. Auch insoweit stellt das Landessozialgericht Sachsen-Anhalt fest (LSG LSA, aaO.; Rn. 47, juris):

> **„Da es hier nicht ausgeschlossen ist, dass es sich bei den aufgerechneten Beträgen um solche handelt, für die vorausgehend der Beklagte selbst nach § 46a Abs. 4 SGB XII im Rahmen der Erstattungsforderung gegenüber dem Bund die Einzelfallprüfung hat vornehmen müssen, dürfte der Beklagte im Ergebnis ein ihm insoweit selbst anzulastendes Fehlverhalten rügen."**

Regelungsadressat des § 46a Abs. 4 SGB XII ist das Land Schleswig-Holstein selbst. Es gibt diese Pflicht nach § 9 Abs. 2 AG-SGB XII SH lediglich an die kommunalen Aufgabenträger und damit an die Hansestadt Lübeck weiter. Entsteht dabei ein Anspruch des Bundes gegenüber dem Land, kann das Land diesen Anspruch nicht ohne Weiteres 1:1 an die Hansestadt Lübeck durchreichen. Vielmehr ist hierbei im Einzelfall zu ermitteln, ob und in welchem Umfang das Land ein Mitverschulden bei der Erfüllung seiner Pflichten trägt. Dieser Umstand könnte hier Relevanz erlangen, da dem Land die praktizierten Standardabsenkungen seit 2022 bekannt waren.

cc) Wollte man im Übrigen davon ausgehen, dass Gegenrechte nicht auszuschließen sind, ist deren Reichweite allerdings zu präzisieren:

Eine Aufrechnung analog § 362 BGB könnte allenfalls den Einbehalt eines Teils der Erstattungszahlungen begründen, nicht aber einen vollständigen Einbehalt für Zahlungsansprüche auch für die Zukunft rechtfertigen. Ein etwaiger Anspruch könnte aber auch kein unbegrenztes Zurückbehaltungsrecht des Landes gegenüber der Hansestadt Lübeck begründen. Denn insofern ist zu berücksichtigen, dass die Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechts einen Eingriff in

das kommunale Selbstverwaltungsrecht der Hansestadt Lübeck aus Art. 28 Abs. 2 GG begründet. Eine zeitlich unbegrenzte Ausübung des Zurückbehaltungsrechts würde dazu führen, dass die Hansestadt Leistungen nach dem 4. Kapitel des SGB XII ohne Erstattung der hierdurch entstehenden Kosten erbringen müsste – und zwar unabhängig von der Höhe der sich gegenüberstehenden Forderungen. Dies stellt einen offensichtlich unverhältnismäßigen Eingriff in Art. 28 Abs. 2 GG dar, sodass die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts nur insoweit in Betracht kommt, als sie einen Teil der zu erstattenden Leistungen betrifft, der nicht außer Verhältnis zu dem geltend gemachten Schadensausgleichsanspruch steht.

2. Steht schon fest, dass es für die soeben beantwortete Rechtsfrage keine Beurteilungsvorbilder gibt, also weitergehende Rechtsprechung oder eine rechtswissenschaftliche Auseinandersetzung fehlt, gilt dies erst recht für die Frage, ob und inwieweit der Hansestadt ein Anspruch gegen das Land auf Ersatz des Zinsschadens zusteht. Man wird aber im konkreten Fall den Anspruch auf Ersatz des Zinsschadens wie folgt begründen können.

a) Ein ausdrücklich geregelter Schadensersatzanspruch besteht nicht. § 9 Abs. 4 AG-SGB XII SH begründet nur eine Haftung der Kommunen gegenüber dem Land; ein umgekehrter, gegen das Land gerichteter Haftungsanspruch besteht nicht. In Betracht zu ziehen ist aber als Anspruchsgrundlage die allgemeine Amtshaftungsvorschrift des § 839 BGB. Die Anwendung dieser Anspruchsgrundlage im Verhältnis zu staatlichen Aufgabenträgern wird traditionell restriktiv beurteilt. Der bloße Umstand, dass sich das fehlerhafte Handeln eines Rechtsträgers nachteilig auf die Vermögenssituation eines anderen Rechtsträgers auswirken kann, reicht zur Geltendmachung eines Amtshaftungsanspruches regelmäßig nicht aus. Die Rechtsprechung insbesondere des BGH sieht eine Gemeinde im Verhältnis zum Land regelmäßig nicht als „Dritten" im Sinne des § 839 BGB an, dem gegenüber das Land Amtspflichten wahrzunehmen hätte. Geltend gemacht wird, Gemeinde und Land würden sich regelmäßig nicht im Hinblick auf

entgegengesetzte Interessen als „Gegner" gegenüberstehen (dazu etwa BGH, B. v. 25.09.2003 – III ZR 362/02 – juris, Rn. 4, 5).

Ob diese Sichtweise weiterhin Bestand hat, und von den Gerichten so vertreten wird, ist nicht sicher. Es sind derzeit in anderen Bundesländern verschiedene - von uns betreute - Verfahren anhängig, bei denen unter Hinweis auf Literaturauffassungen geltend gemacht wird, eine Gemeinde gerate immer dann in die Rolle eines amtshaftungsberechtigten „Dritten", wenn der „Autonomiestatus" einer Kommune als Kooperationspartner des Landes verletzt werde (von Komorowski, DÖV, 2002, 67, 68). Dies wird angenommen, wenn es durch Handlungen eines staatlichen Aufgabenträgers – hier des Landes – zu substanziell-ungerechtfertigten Eingriffen insbesondere in die Finanzhoheit komme, also der finanzielle Spielraum der Gemeinde durch das jeweilige Land und sein Handeln nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender Weise eingeengt wird. In diesem Fall wird eine Drittbezogenheit bejaht (von Komorowski, a. a. O.). Die zitierte Auffassung kann sich auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stützen. Eine Verletzung des Autonomiestatus wird dann angenommen, wenn die Gemeinde „durch staatliches Handeln nachhaltig an einer ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer Aufgaben gehindert" wird (BVerwG, U. v. 15.06.2011 – 9 C 4/10 – juris, Rn. 22, 23).

Würde man dieser Sichtweise hier folgen, liegt auf der Hand, dass angesichts der finanziellen Auswirkungen des Landeshandelns hier die Voraussetzungen für den Amtshaftungsanspruch erfüllt sind und dementsprechend die Hansestadt als „Dritte" zu sehen wäre. Die Zinsaufwendungen würden sich danach auch der Höhe nach als zu ersetzender Schaden darstellen.

b) Einer abschließenden Entscheidung bedarf diese Überlegung nicht. Ein Ersatzanspruch wird in verfassungskonformer Auslegung der Vorschrift auch auf § 9 Abs. 1 AB-SGB XII SH gestützt werden können. Der Zinsschaden stellt sich aufgrund dieser verfassungskonformen Auslegung nicht als Schadensersatz, sondern als Teil der Nettokosten im Rahmen des § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH dar.

Art. 54 Abs. 4, 57 Abs. 2 Verf SH erlangen Bedeutung. Insbesondere nach der Wertung des Art. 57 Abs. 2 S. 2 Verf SH ist § 6 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 AG-SGB XII SH so auszulegen, dass unter den Begriff der Nettoausgaben auch solche Aufwendungen fallen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und kausal auf diese zurückzuführen sind.

aa) Art. 57 Abs. 2 Verf SH lautet:

> **„[1]Werden die Gemeinden oder Gemeindeverbände durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes durch Verordnung zur Erfüllung bestimmter öffentlicher Aufgaben verpflichtet, so sind dabei Bestimmungen über die Deckung der Kosten zu treffen. [2]Führen diese Aufgaben zu einer Mehrbelastung der Gemeinden oder Gemeindeverbände, so ist dafür ein entsprechender finanzieller Ausgleich zu schaffen."**

Hierbei ist die Norm in einem Zusammenhang mit Art. 54 Abs. 4 Verf SH zu sehen. Dieser regelt, dass Gemeinden und Gemeindeverbänden durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes durch Verordnung zur Erfüllung bestimmter öffentlicher Aufgaben verpflichtet werden können. Art. 57 Abs. 2 Verf SH knüpft an die Möglichkeit der Aufgabenübertragung eine Kostenfolge. Er verpflichtet das Land zur Beachtung des Konnexitätsprinzips, nach dem Kommunen zur Erfüllung bestimmter öffentlicher Aufgaben des Landes nur herangezogen werden dürfen, sofern mit der Aufgabenübertragung Bestimmungen über die Deckung der Kosten getroffen worden sind (Becker/Brüning/Ewer/Schliesky, Verfassung des Landes Schleswig-Holstein/Ewer, 1. Aufl., 2021, Verf SH, Art. 57 Rn. 28). § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH trägt Art. 57 Abs. 2 Satz 1 Verf SH Rechnung, indem er eine Kostentragungspflicht des Landes für die mit der Erfüllung der Sozialhilfeleistungen des Vierten Kapitels des SGB XII verbundenen Nettoausgaben statuiert. Entsprechend § 46a Abs. 1 SGB XII zielt § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH hierbei auf eine 100-prozentige Kostentragung des Landes und gewährleistet hierdurch das Konnexitätsprinzip im Sinne des Art. 57 Abs. 2 Satz 1 Verf SH.

bb) § 6 Abs. 2 AG-SGB XII SH ist mit Blick auf Art. 57 Abs. 2 Satz 2 Verf SH verfassungskonform so auszulegen, dass der Zinsschaden aus der kreditfinanzierten Aufgabenwahrnehmung als Teil der Kosten der Leistungserbringung zu verstehen sind.

Art. 57 Abs. 2 Satz 2 Verf SH verlangt insofern einen materiell-rechtlichen Ausgleichsanspruch der Gemeinde oder des Gemeindeverbands gegenüber dem Land wegen der mit der Aufgabenübernahme verbundenen Mehrbelastungen. Eine Mehrbelastung liegt dabei vor, wenn bei den Kommunen aufgrund der ursächlich auf die Aufgabenzuweisung zurückzuführenden Kosten trotz der zu treffenden Kostendeckungsregelung eine höhere finanzielle Belastung verbleibt, die zu einer Verringerung des den Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Erfüllung ihrer Selbstverwaltungsangelegenheiten zur Verfügung stehenden finanziellen Spielraums führen würde (Becker/Brüning/Ewer/Schliesky, Verfassung des Landes Schleswig-Holstein/Ewer, 1. Aufl., 2021, Verf SH, Art. 57 Rn. 36).

Zwar ist der Umfang dieses Anspruchs nicht auf eine exakte Deckung der Mehrbelastung ausgerichtet. Allerdings sieht er einen „entsprechenden finanziellen Ausgleich" vor, sodass die entstandenen Mehrbelastungen dem Grunde nach auf Grundlage einer fundierten Prognose vollständig auszugleichen sind. Erweisen sich die Ausgleichsleistungen als unzureichend oder überschießend, ist dabei eine Korrektur des Landes geboten. Denn insofern gewährt Art. 57 Abs. 2 Satz 2 Verf SH den Gemeinden einen materiell-rechtlichen Anspruch auf „aufgabenakzessorische und aufgabenadäquate, von der Leistungsfähigkeit des Landes und der kommunalen Finanzkraft unabhängige, auf einer fundierten und plausiblen gesetzgeberischen Prognoseentscheidung beruhende, vollumfängliche aber pauschalierbare Kostenerstattung" (Becker/Brüning/Ewer/Schliesky, Verfassung des Landes Schleswig-Holstein/Ewer, 1. Aufl., 2021, Verf SH, Art. 57 Rn. 39, 41).

cc) Vor diesem Hintergrund ist § 6 Abs. 2 AG-SGB XII SH verfassungskonform so auszulegen, dass er als Teil der Leistungserbringungsausgaben auch die durch die kreditfinanzierte Aufgabenerfüllung anfallenden Zinsen erfasst. Denn bei der Gewährung der Sozialleistungen nach dem Vierten Kapitel des SGB XII handelt es sich um eine im Sinne von Art. 54 Abs. 4 Verf SH übertragene Aufgabe. Diese führte auch zu einer finanziellen Mehrbelastung. Das Land hat entgegen seiner rechtlichen Verpflichtung nach Art. 54 Abs. 4, 57 Abs. 2 Satz 1 Verf SH in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH die für die finanzielle Kompensation der Aufgabenerfüllung erforderlichen Finanzmittel nicht abgerufen und an die Hansestadt Lübeck weitergeleitet. Hierdurch war es der Stadt nicht anders möglich, als die übertragene Aufgabe mittels Kreditaufnahme zu erfüllen. Die aus diesen Krediten resultierende Zinsbelastung ist dabei unmittelbar auf die unzureichende Ausstattung der Hansestadt Lübeck durch das Land Schleswig-Holstein zurückzuführen. Mit Blick auf das Konnexitätsgebot des Art. 57 Abs. 2 Satz 2 Verf SH sind die Zinsen daher unter die Ausgaben der Leistungserfüllung zu fassen und als solche zu ersetzen.

c) Ein Anspruch auf Prozesszinsen besteht hinsichtlich des Zinsschadens voraussichtlich nicht. Zwar hat der Schuldner eine Geldschuld hat nach § 291 Satz 1 BGB von dem Eintritt der Rechtshängigkeit an grundsätzlich im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu verzinsen, auch wenn er nicht im Verzug ist; wird die Schuld erst später fällig, so ist sie von der Fälligkeit an zu verzinsen. Die Vorschriften des § 288 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 BGB und des § 289 Satz 1 BGB finden nach § 291 Satz 2 BGB insofern entsprechende Anwendung. Der Verzugszinssatz beträgt nach § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB für das Jahr fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz. Allerdings ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass bei Erstattungsansprüchen von Sozialleistungen keine Prozesszinsen zu leisten sind. Nach unserem Verständnis ist der Zinsschaden als Teil der Erstattungsleistung nach §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH zu verstehen. Er betrifft nur sekundär das verfassungsrechtliche Konnexitätsgebot und damit die Lastenverteilung zwischen dem Land und der Hansestadt Lübeck. In erster Linie handelt es sich um einen sozialrechtlichen Ausgleichsanspruch, sodass dieser entsprechend den

Vorgaben aus der Rechtsprechung nicht zu verzinsen ist (vgl. LSG LSA, U. v. 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 51).

3. Aufgrund der vorstehenden Bewertung und der wirtschaftlichen Bedeutung der aufgeworfenen Rechtsfrage raten wir dazu, es nicht nur bei einer gutachterlichen Bewertung zu belassen. Geht man davon aus, dass außergerichtliche Gespräche – auch wenn sie vielleicht unter Vorlage dieses Gutachtens angeraten werden – nicht zum Erfolg führen, empfehlen wir, die vorstehend bejahten Ansprüche gerichtlich durchzusetzen.

a) Für eine gerichtliche Auseinandersetzung ist die Sozialgerichtsbarkeit zuständig. Ihre Zuständigkeit folgt aus § 51 Abs. 1 Nr. 6 a SGG. Der genannten Bestimmung nach sind die Sozialgerichte für Fragen der Sozialhilfe zuständig. Angelegenheiten der Sozialhilfe sind Rechtsstreitigkeiten, die – wie hier - ihre rechtliche Grundlage in Vorschriften des SGB XII haben oder in einem engen sachlichen Zusammenhang mit der Verwaltungstätigkeit nach dem SGB XII stehen (st. vieler Meyer-Ladewig/Keller/Schmidt SGG/Keller SGG § 51 Rn. 33b). Da im konkreten Fall ein Begehren der Stadt, das auf den Anspruch nach § 9 AG-SGB XII SH gestützt wäre, „in einem engen sachlichen Zusammenhang mit der Verwaltungstätigkeit nach dem SGB XII" stehen würde, ist diese Voraussetzung hier anzunehmen.

a) Im Rahmen eines sozialgerichtlichen Streitverfahrens kann die Hansestadt ihre Interessen in der Hauptsache im Rahmen einer Leistungs- oder Feststellungsklage durchsetzen. Bei einer Leistungsklage wären die noch ausstehenden Erstattungsleistungen nach §§ 6, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH ebenso wie der entstandene Zinsschadens nach § 6 Abs. 1 AG-SGB XII SH unproblematisch zu beziffern. Auch eine Feststellungsklage wäre im Übrigen zulässig. Man könnte ihr nicht entgegenhalten, die Leistungsklage sei vorrangig, die Stadt habe die Möglichkeit, unmittelbar auf Leistung zu klagen. Feststellungsklagen werden ungeachtet

dessen für zulässig angesehen, weil man nach wie vor davon ausgeht, dass das beklagte Land sich auch an einen Feststellungstenor hält und die dann gebotenen Maßnahmen – hier Mittelabruf und Erstattung – vornimmt (zum Verhältnis von Leistungs – zu Feststellungsklage BSG, Urteil vom 7. November 2017 – B 1 KR 2/17 R –, juris Rn. 11). Eine Klagefrist besteht in beiden Fällen nicht, auch ist derzeit keine Verjährung der Ansprüche zu befürchten, da Erstattungsleistungen erst seit 2024 zurückgehalten werden

Soweit beide Klagearten in der Sache zu dem möglichen Vorwurf der Pflichtverletzung Stellung nehmen müssen, ist die Stadt für den Nachweis des Personalnotstands darlegungsbelastet. Im Gerichtsverfahren ist im Einzelnen zu belegen, dass sie mit den verbleibenden Ressourcen keine Möglichkeit hatte – auch unter Einbeziehung der anderen Verwaltungstätigkeiten –, den rechtlichen Vorgaben zur Prüfung der Anträge nachzukommen.

c) Gleich, ob sich die Stadt dazu entschließt, Leistungs- oder Feststellungsklage zu erheben, steht fest, dass sich ein Hauptsacheverfahren vor den Sozialgerichten über einen langen Zeitraum erstrecken wird. Das birgt die Gefahr, dass während des gesamten, regelmäßig langjährigen Verfahrens fällige Erstattungsleistungen nicht ausgezahlt werden. Angesichts des Umstands, dass die Hansestadt Lübeck im Jahr 2024 pro Quartal etwa 15 Millionen Euro an Sozialhilfeleistungen auszahlt, belegt dies, dass ein langwieriger Rechtsstreit die Aufnahme weiterer Kredite erforderlich machen wird, ungeachtet der Frage, ob diese kommunalwirtschaftsrechtlich überhaupt zulässig wären. So oder so liegt auf der Hand, dass zunehmende Zinsbelastungen im Ergebnis die kommunale Selbstverwaltung Lübecks zum Erliegen bringen können. Dies lässt zwangsläufig das Stichwort des einstweiligen Rechtsschutzes, konkret einer einstweiligen Anordnung in den Blick geraten.

aa) Nach § 86 Abs. 2 S. 2 SGG kann das Gericht der Hauptsache auf Antrag eine einstweilige Anordnung zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf

ein streitiges Rechtsverhältnis treffen, wenn eine solche Regelung zur Abwendung wesentlicher Nachteile nötig erscheint. § 86 SGG ist § 123 Abs. 1 VwGO nachgebildet. Eine – hier in Rede stehende – Regelungsanordnung kann eine Rechtsposition vorläufig begründen oder erweitern, zum Beispiel die Verpflichtung zu einer weiteren Leistung aussprechen (SächsLSG 30.8.2002 – L 3 B 62/02 AL-ER). Sie kann aber auch eine Feststellung – etwa zur Verpflichtung des Mittelabrufs beim Bund – enthalten (Meyer-Ladewig/Keller/Schmidt SGG/Keller, 14. Aufl. 2023, SGG § 86b Rn. 25b, beck-online).

Immer muss aber dargelegt werden, dass die einstweilige Anordnung zur Abwendung wesentlicher Nachteile nötig erscheint. Dieses Tatbestandsmerkmal macht deutlich, dass die begehrte Regelung für den Antragsteller dringend sein muss („Anordnungsgrund"). Mit der Dringlichkeit oder Eilbedürftigkeit der begehrten vorläufigen Regelung steht ein spezifisches Merkmal des Eilverfahrens in Rede. Dabei differenziert die Praxis der Sozialgerichte zwischen den einzelnen Anordnungsarten nicht, teilweise wird auf die gesetzlichen Tatbestandmerkmale gar nicht mehr abgestellt. Immer ist aber die Darlegung erforderlich, dass besondere Gründe gegeben sind, die es als unzumutbar erscheinen lassen, den Antragsteller zur Durchsetzung seines Anspruchs auf das Hauptsacheverfahren zu verweisen. Hierfür genügt nicht jeder unwiederbringliche Zeitverlust, insbesondere nicht der zeitliche Nachteil, der für jedermann mit einem durch mehrere Rechtszüge geführten Hauptsacheverfahren verbunden ist. Es müssen sich vielmehr darüber hinausgehende Belastungen feststellen lassen, die die Dringlichkeit der Regelung begründen. Dabei muss es sich um solche Nachteile handeln, die nicht bereits eingetreten sind, sondern erst noch bevorstehen. Ob sie gegeben sind, richtet sich nach den näheren Umständen des Einzelfalls, die daraufhin zu überprüfen sind, ob für den Antragsteller die Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist. Bei der Feststellung des Anordnungsgrundes wird je nach materiellem Regelungsbereich ein strenger Maßstab angelegt (zu § 123 VwGO Dombert, in: Finkelnburg/Dombert/Külpmann Vorläufiger Rechtsschutz, 7. Aufl. 2017, Rn. 127-130).

bb) Mit Blick auf die erhebliche Zinsbelastung wird man im konkreten Fall immer so war auf einen Anordnungsgrund geltend machen können:

Mit der Benennung des Zinsschadens aber ist es nicht getan. Gerade weil das Gericht zwischen den Aspekten der Rechtsschutzgewährung und dem Verweis auf das Hauptsacheverfahren eine Abwägung zu treffen hat, muss die Unzumutbarkeit eines Verweises auf ein möglicherweise mehrere Instanzen umfassendes Hauptsacheverfahren durch Darlegung der kommunalen Haushaltssituation deutlich gemacht werden. Es wird also nicht ausreichen, nur die Zinsbelastung nachzuweisen. Vielmehr muss dargelegt werden, dass die Haushaltssituation Lübecks es nicht zulässt, Einsparungen an anderer Stelle vorzunehmen, die die Kreditaufnahme entbehrlich machen würde. Orientiert man sich – dies sei hier nur faustformelartig angesprochen – an den Erfordernissen, die Verfassungsgerichte der Länder im Zusammenhang in ähnlichen Zusammenhängen formuliert haben, wird dies auch im Verfahren vor dem Sozialgericht ähnliche Darlegungsanforderungen mit sich bringen.

Potsdam, den 23.05.2025



Prof. Dr. Dombert

DOMBERT
RECHTSANWÄLTE

DOMBERT RECHTSANWÄLTE Part mbB
Campus Jungfernsee | Konrad-Zuse-Ring 12A | 14469 Potsdam

Ministerium für Soziales, Jugend, Familie, Senioren, Integration und Gleichstellung
Herrn Staatssekretär Johannes Albig
Adolph-Westphal-Str. 4
24143 Kiel

nur per E-Mail: johannes.albig@sozmi.landsh.de

Potsdam, den 19.05.2025
Bearbeiter:
Prof. Dr. Matthias Dombert
Sekretariat:
Sabrina König

AZ 1003/24 DO/sk 10009272373v1
Telefon: 0331/620 42-78
Telefax: 0331/620 42-71
E-Mail:
sabrina.koenig@dombert.de

Hansestadt Lübeck ./. Land Schleswig-Holstein
Erstattungsverfahren nach § 46a SGB XII

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

zu vorbezeichnetem Stichwort zeige ich an, dass meine Praxis die Hansestadt Lübeck vertritt. Sollte dies erforderlich sein, legen wir auf uns lautende Vollmacht vor.

In der Sache selbst knüpfen wir an Ihr Schreiben vom 13. März an Herrn Bürgermeister Lindenau an. Die Tatsache, dass das Land mittlerweile zu einem großen Teil die Erstattung für 2. und 3. Quartal des vergangenen Jahres vorgenommen hat, ist erfreulich und führt dazu, dass die finanziellen Folgen der unterschiedlichen Sichtweisen zwischen dem Land und unserer Mandantin abgemildert worden sind. Klärungsbedürftige Punkte bleiben gleichwohl. Dies schafft den Anlass für unsere Mandatierung und führt dazu, dass ich mit diesem Schreiben die meiner Mandantin zustehenden Erstattungsansprüche darlege.

POTSDAM
Partner i.S.d. PartGG
Prof. Dr. Matthias Dombert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Janko Geßner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Prof. Dr. Klaus Herrmann
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Prof. Dr. Jan Thiele
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Dominik Lück
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Beate Schulte zu Sodingen
Dr. Maximilian Dombert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Angestellte Rechtsanwälte
Dr. Janett Wölkerling, M.mel. | counsel
Franziska Wilke
Josefine Wilke
Izabela Bochno
Philipp Buslowicz, LL.M.
Fachanwalt für Vergaberecht
Tobias Schröter
Mareike Thiele
Kristina Gottschalk, LL.M.oec.
Sophia von Hodenberg
Dr. Stephan Berndt
Charlotte Blech, LL.M. (UCLA)
Natalie Carstens
Zeynep Kenar
Michael Liesegang
Patricia Kohls
Judith Affeldt
Anuschka Siegers
Tatjana Schmidt, LL.M. (Berkeley)
Philipp Korbmacher, LL.M.
Michael Lieberum

in Zusammenarbeit mit
Dr. Margarete Mühl-Jäckel
LL.M. (Harvard) | of counsel
Ulf Domgörgen
of counsel
Prof. Dr. Klaus Günther-Dieng
of counsel

DÜSSELDORF
Partner i.S.d. PartGG
Tobias Roß

Angestellte Rechtsanwälte
Kristina Dörnenburg
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
Moritz Zimmermann, LL.M.

Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung
AG Potsdam PR 119

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang:

I.

Auch wenn die Erstattung nun für zwei Quartale erfolgt ist, bleibt es dabei, dass meiner Mandantin ein Anspruch auf Abruf der Erstattungsleistungen in voller Höhe zusteht. Es kann auch nicht übersehen werden, dass meine Mandantin infolge der verzögerten Erstattung gehalten war und nach wie vor gehalten ist, zur Aufgabenerfüllung Kredite aufzunehmen und dementsprechend Kreditzinsen zu zahlen hatte: Meine Mandantin hat mich gebeten, zum einen die Erfüllung des gesamten Erstattungsanspruches, zum anderen die von ihr geleisteten Zinsen gegenüber dem Land geltend zu machen. Dem komme ich nachstehend nach.

Die Voraussetzungen für beide Ansprüche liegen vor.

1. Soweit es um den Abruf noch ausstehender Erstattungsleistungen geht, folgt der Anspruch meiner Mandantin aus §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH.

   Wenngleich § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH dem Wortlaut nach nur eine Pflicht zum Weiterleiten der abgerufenen Mittel vorschreibt, ist aus vor allem teleologischen Gründen davon auszugehen, dass das Land die Pflicht trifft, Erstattungsleistungen nach § 46a Abs. 1 SGB XII beim Bund auch abzurufen, weil § 9 Abs. 1 AG-SGB XII ebenso wie § 46a Abs. 1 SGB XII als gebundene Entscheidung der aufgabenausführenden Kommune einen Anspruch auf Ersatz aller tatsächlich angefallenen Nettoausgaben zuweist. Sinn und Zweck der landesrechtlichen Vorschrift ist es, die bundesrechtliche Regelung auszufüllen und umzusetzen. Gesetzgeberisches Ziel für § 46a Abs. 1 SGB XII war es aber, eine Verbesserung der Finanzsituation der Kommunen zu erreichen, indem diese bei der Erfüllung der Pflichten nach dem Vierten Kapitel des SGB XII entlastet werden (vgl. BR-Drs. 455/12, S. 1 f.). Dieses Ziel würde konterkariert, wenn es

im Belieben des Landes stünde, die Erstattungsleistungen abzurufen. Würde man dies annehmen wollen, käme dem Land eine dem Gesetzeszweck widersprechende Dispositionsbefugnis zu. Es wäre das Land, das eigenständig entscheiden könnte, ob und inwieweit ein kommunaler Aufgabenträger mit Kosten zur Abdeckung des Hilfebedarfs anspruchsberechtigter Personen belastet bliebe. Dieser Gefahr kann nur effektiv vorgebeugt werden, wenn § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH dahingehend auszulegen ist, dass er eine Pflicht begründet, die Erstattungsleistungen tatsächlich auch abzurufen (so auch LSG LSA, U. v. 28.11.2023 – L 8 SO 46/21, juris, Rn. 50).

2. Das Land kann nicht geltend machen, dass seine Erstattungspflicht nur den Kostenaufwand erfasse, der nach beanstandungsfreier Prüfung der Auszahlungsvoraussetzungen entstanden sei.

Dieser Auffassung steht bereits der Wortlaut des §§ 9 Abs. 1 S. 2 AG-SGB XII SH entgegen, nach dem sich der Erstattungs- „Betrag"

„nach dessen Nettoausgaben für Geldleistungen"

bestimmt. Der Wortlaut der landesrechtlichen Anspruchsgrundlage in Schleswig-Holstein schafft den Unterschied zur Rechtslage etwa in Nordrhein-Westfalen, wo das LSG NRW jüngst im Urteil vom 27.06.2024 – L 9 SO 432/21 – juris, Rn. 76 darauf verwiesen hat, Sozialhilfeträger hätten nur dann einen Anspruch gegen das Land auf Aufwendungen beim Bund, wenn die Bewilligung der Sozialhilfeleistungen rechtmäßig gewesen sei. Abgesehen davon, dass die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist, also das angerufene BSG zu einem ganz anderen Auslegungsergebnis kommen kann, unterscheidet sich In Nordrhein-Westfalen der Erstattungsanspruch der Aufgabenträger von dem der Kommunen in Schleswig-Holstein. § 7 Abs. 1 AG-SGB XII NRW nimmt ausdrücklich Bezug auf die maßgebliche Bestimmung des Bundesrechts in § 46 a Abs. 4 S. 1 SGB II. Der genannten Bestimmung nach obliegt den Ländern die

Prüfung, ob und inwieweit die Ausgaben für Geldleistungen begründet und belegt sind, zudem den Grundsätzen für die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (LSG NRW, a. a. O., juris, Rn. 73). Damit wird die Rechtmäßigkeit der ausgereichten Sozialhilfe zur Voraussetzung für den Erstattungsanspruch gemacht. Der Landesgesetzgeber in Schleswig-Holstein hat dieses Regelungsmodell aber nicht übernommen, sondern den Erstattungsanspruch des Sozialhilfeträgers von materiellen Vorgaben abgekoppelt.

2. Mit den vorstehenden Darlegungen ist nicht gesagt, dass die Zahlung nicht gerechtfertigter Sozialhilfe rechtlich folgenlos bleiben würde. Verstöße gegen Prüf- und Nachweispflichten können unter Umständen Schadensersatzansprüche begründen, die Rechtsfolgen von Verstößen gegen Prüf- und Nachweispflichten sind aber erst auf der Sekundärebene zu berücksichtigen. Klammert man alle anderen Voraussetzungen für jedwede Schadensersatzansprüche des Landes aus, setzen Gegenansprüche des Landes im konkreten Fall aber stets voraus, dass die hier in Rede stehenden Standardabsenkungen Pflichtverletzungen darstellen würden.

   Davon kann nicht ausgegangen werden.

a) Soweit § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH eine Haftung des örtlichen Trägers der Sozialhilfe für die „ordnungsgemäße Verwaltung" begründet, steht fest, dass der Landesgesetzgeber damit einen Sorgfaltsmaßstab wählt, der Art. 104a Abs. 5 S. 1 GG entspricht und insoweit mit der verfassungsrechtlichen Vorgabe identisch ist. Die Haftung des kommunalen Aufgabenträgers ist mit der des Landes gegenüber dem Bund identisch. Die aufgabenausführende Kommune kann daher keinem weitergehenden Anspruch ausgesetzt sein als das Land dies im Verhältnis zum Bund wäre. Soweit also § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH eine Haftung für die „ordnungsgemäße Verwaltung" begründet, sind zur Begriffsbestimmung die Grundsätze heranzuziehen, die von der Rechtsprechung in Bezug auf Art. 104a Abs. 5 S. 1 GG entwickelt worden sind.

b) Die Haftung nach § 9 Abs. 4 S. 1 AG-SGB XII SH beinhaltet ebenso wie bei Art. 104a Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 2 GG die Verantwortung der Verwaltung für rechtmäßiges und zweckmäßiges Verwaltungshandeln (BVerwG, U. v. 18. Mai 1994 – 11 A 1/92, juris, Rn. 46). Der Haftung unterliegen also nicht nur Mängel in der Verwaltungsorganisation, sondern auch Fehler bei der konkreten Gesetzesausführung (BeckOK GG/Kube, 59. Ed. 15.9.2024, GG Art. 104a Rn. 52, beck-online) Welche Form des Verschuldens hierbei erforderlich ist, bestimmt die Rechtsprechung maßgeblich danach, ob und inwieweit der Verwaltung für den Verschuldensmaßstab Vorgaben in Gestalt eines Ausführungsgesetzes gemacht werden. Die Zurückhaltung der Rechtsprechung erklärt sich mit Blick auf Art. 104a Abs. 5 Satz 2 GG:

Da der Verfassungsgeber die Konkretisierung der Haftungstatbestände dem Gesetzgeber überlassen wollte, könnten die Gerichte diese Aufgabe nicht an dessen Stelle übernehmen (BVerwG, U. v. 18. Mai 1994 – 11 A 1/92, juris, Rn. 46). Insbesondere das Bundesverwaltungsgericht hat hieraus abgeleitet, dass bei fehlenden Vorgaben für die Haftung in einem Ausführungsgesetz eine Verantwortlichkeit im Sinne des Art. 104a Abs. 5 Satz 1 GG nur bei schwerwiegenden Verletzungen der dienst- oder arbeitsrechtlichen Hauptpflichten - also bei grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzungen des Kernbereichs der zugewiesenen Pflichten – bestehe. Da im konkreten Fall Vorgaben für den Haftungsmaßstab gesetzlich nicht geregelt sind – die Bestimmungen des AG- SGB XII SH schweigen hierzu –, kommt diese Rechtsprechung hier zur Anwendung.

Die hier in Rede stehenden Standardabsenkungen betreffen diesen Kernbereich nicht. Die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen ist nicht gänzlich entfallen, sondern ist infolge des Personalmangels nur überschlägig erfolgt. Sie war aus objektiven Gründen unzureichend, ist aber immerhin vorgenommen worden. Der „Kernbereich" der Pflichten wurde gewahrt. Dabei kann bei dieser Bewertung die Zwangssituation, in der sich die Hansestadt befand, nicht

unberücksichtigt bleiben. Mit der Absenkung der Prüfungspflichten wurde angesichts des dem Land bekannten Personalnotstandes eine zeitnahe und rechtzeitige Bearbeitung der Sozialhilfeanträge gewährleistet. Die Hansestadt trug damit der herausragenden Bedeutung der Sozialleistungen, die für die Empfänger wesentlicher Beitrag zur eigenen Existenzsicherung darstellten, Rechnung. Konnte die rechtzeitige Bearbeitung der Sozialhilfeanträge unter Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht mehr gewährleistet werden, verletzte es jedenfalls den Kernbereich behördlicher Pflichten nicht, die Prüfung bestimmter Anträge nur überschlägig vorzunehmen.

Wollte man in dem verfassungsrechtlichen Spannungsverhältnis zwischen der Gesetzesbindung in Art. 20 Abs. 3 GG und der Sozialhilfegewährung im Lichte des Art. 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 GG bei Bewertung eines möglichen Verschuldens die Einzelfallumstände außer Acht lassen, würde § 9 Abs. 2 Satz 2 AG-SGB XII SH einen Gehalt bekommen, der den Charakter der in Rede stehenden Aufgabenausführung verkennen würde. Mit der Bestimmung der Landkreise und kreisfreien Städte zum Träger der Sozialhilfe (§ 1 Abs. 1 AG-SGB XII) macht das Land von dem ihm zustehenden Organisationsermessen Gebrauch, indem es Selbstverwaltungskörperschaften zur Erledigung eigentlich ihm obliegender staatlicher Aufgaben in seinen Dienst nimmt. Der Hansestadt wird im konkreten Fall eine Pflichtverletzung zur Last gelegt, die von der Hansestadt sehenden Auges, nämlich aufgrund unvermeidbaren Personalmangels in Kauf genommen werden musste – ein Umstand, mit dem sich auch das Land hätte auseinandersetzen müssen, wenn es sich dazu entschieden hätte, den Vollzug des SGB XII mit eigenem Personal zu gewährleisten. Die Wahrnehmung der Organisationshoheit durch Übertragung staatlicher Aufgaben auf kommunale Selbstverwaltungskörperschaften kann nicht dazu führen, dass damit nicht nur eine Aufgabenübertragung, sondern auch eine Haftungsverlagerung einhergeht. Hätte das Land sich dazu entschlossen, die Aufgabe der Sozialhilfegewährung durch ein Landesamt mit einer Außenstelle in Lübeck wahrnehmen zu lassen, spricht viel dafür, dass das Land mit einem ähnlichen Personalmangel zu kämpfen gehabt hätte und damit ebenso wie die Hansestadt in der konkreten Situation zwei widerstreitenden Postulaten ausgesetzt

gewesen wäre: Der Gesetzesbindung aus Art. 20 Abs. 3 GG stand die Verpflichtung gegenüber, eine dem Grundgesetz entsprechende Existenzsicherung zu ermöglichen (Art. 1 Abs. 1 GG). Es stellt keine Verletzung eines „Kernbereichs" behördlicher Pflichten dar, wenn sich die Hansestadt Lübeck in diesem Spannungsverhältnis für eine reduzierte Prüfungstiefe entschied.

3. Unserer Mandantin steht nicht nur ein Anspruch auf vollständigen Mittelabruf gegenüber dem Bund zu, sie kann auch die Zinsaufwendungen ersetzt verlangen, die ihr infolge des verzögerten Mittelabrufes entstanden sind.

a) Der von meiner Mandantin geltend zu machende Zinsschaden hat sich zum 7. April 2025 auf insgesamt

630.536,73 €.

belaufen. Da es sinnvoll ist, den Nachweis von Zinshöhe und Zinsumfang gegenüber dem zuständigen Fachreferat unter Vorlage der zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen zu führen, begnüge ich mich an dieser Stelle mit dem Hinweis, dass in die genannte Gesamtsumme zwei unterschiedliche Zinsberechnungen eingeflossen sind:

Meine Mandantin musste i.H.v. 563.649,25 Zinsen dafür zahlen, dass das Land bis zur Zahlung der Erstattungsleistungen für das zweite und dritte Quartal 2024 keinerlei Erstattungen vorgenommen hat; so weit nunmehr nach dem Mittelabruf für das zweite und dritte Quartal noch Grundsicherungs-Forderungen in Höhe von 10 % ausstehen, sind der Hansestadt bislang Zinsaufwendungen i.H.v. 66.887,48 € entstanden.

b) Das Land ist verpflichtet, diesen Zinsschaden auszugleichen.

Als Anspruchsgrundlage kommt zunächst die allgemeine Amtshaftungsvorschrift des § 839 BGB in Betracht. Die Anwendung dieser Anspruchsgrundlage im Verhältnis zu staatlichen Aufgabenträgern wird zwar traditionell restriktiv beurteilt, und eine Gemeinde im Verhältnis zum Land regelmäßig nicht als „Dritter" im Sinne des § 839 BGB angesehen (dazu etwa BGH, B. v. 25.09.2003 – III ZR 362/02 – juris, Rn. 4, 5). Ob diese Sichtweise weiterhin Bestand hat, und von den Gerichten so vertreten wird, ist allerdings nicht sicher. Es sind derzeit in anderen Bundesländern verschiedene - von uns betreute - Verfahren anhängig, bei denen unter Hinweis auf Literaturauffassungen geltend gemacht wird, eine Gemeinde gerate immer dann in die Rolle eines amtshaftungsberechtigten „Dritten", wenn der „Autonomiestatus" einer Kommune als Kooperationspartner des Landes verletzt werde (von Komorowski, DÖV, 2002, 67, 68). Dies wird angenommen, wenn es durch Handlungen eines staatlichen Aufgabenträgers – hier des Landes – zu substanziell-ungerechtfertigten Eingriffen insbesondere in die Finanzhoheit kommt, also der finanzielle Spielraum der Gemeinde durch das jeweilige Land und sein Handeln nachhaltig eingeengt wird. In diesem Fall wird eine Drittbezogenheit bejaht (von Komorowski, a. a. O.).

Ob und inwieweit diese Auffassung zutrifft, braucht hier nicht abschließend geklärt zu werden. Ein Ersatzanspruch wird in verfassungskonformer Auslegung der Vorschrift auch auf § 9 Abs. 1 AB-SGB XII SH gestützt werden können. Der Zinsschaden stellt sich aufgrund dieser verfassungskonformen Auslegung nicht als Schadensersatz, sondern als Teil der Nettokosten im Rahmen des § 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH dar. Art. 54 Abs. 4, 57 Abs. 2 Verf SH erlangen Bedeutung. Insbesondere nach der Wertung des Art. 57 Abs. 2 S. 2 Verf SH ist § 6 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 AG-SGB XII SH so auszulegen, dass unter den Begriff der Nettoausgaben auch solche Aufwendungen fallen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und kausal auf diese zurückzuführen sind. Vor diesem Hintergrund ist § 6 Abs. 2 AG-SGB XII SH

verfassungskonform so auszulegen, dass er als Teil der Leistungserbringungsausgaben auch die durch die kreditfinanzierte Aufgabenerfüllung anfallenden Zinsen erfasst. Denn bei der Gewährung der Sozialleistungen nach dem Vierten Kapitel des SGB XII handelt es sich um eine im Sinne von Art. 54 Abs. 4 Verf SH übertragene Aufgabe. Diese hat im konkreten Fall zu einer finanziellen Mehrbelastung unserer Mandantin geführt. Das Land hat entgegen seiner rechtlichen Verpflichtung nach Art. 54 Abs. 4, 57 Abs. 2 Satz 1 Verf SH in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 AG-SGB XII SH die für die finanzielle Kompensation der Aufgabenerfüllung erforderlichen Finanzmittel nicht abgerufen und an die Hansestadt Lübeck weitergeleitet. Hierdurch war es der Stadt nicht anders möglich, als die übertragene Aufgabe mittels Kreditaufnahme zu erfüllen. Die aus diesen Krediten resultierende Zinsbelastung ist dabei unmittelbar auf die unzureichende Ausstattung der Hansestadt Lübeck durch das Land Schleswig-Holstein zurückzuführen und damit vom Land auszugleichen.

II.

Soweit Sie Herrn Bürgermeister Lindenau aufgefordert haben, disziplinarrechtlich tätig zu werden, halten wir namens und im Auftrag unserer Mandantin fest, dass Vorermittlungen aufgenommen werden. Die Hansestadt wird über das Ergebnis berichten.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dombert

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck · 2.500.1 · 23539 Lübeck

Ministerium für Soziales, Jugend, Familie
Senioren, Integration und Gleichstellung
Herrn Staatssekretär J. Albig
Postfach 70 61
24170 Kiel

Der Bürgermeister

Bereich: Soziale Sicherung

Gebäude: Breite Straße 62 / Rathaus
Auskunft: Herr Jan Lindenau
Zimmer: 1.001
Tel. (0451) 122-1000
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: 23.07.2025
Mein Zeichen: -
Datum: 07.08.2025

Fachaufsichtliche Prüfung der Rechtskonformen Sachbearbeitung durch die Hansestadt Lübeck, Erstattungsverfahren nach § 46a SGB XII

Hier: Gespräch vom 23.07.2025, weitere Vereinbarung und Werdegang

Sehr geehrter Herr Albig,
sehr geehrte Frau Hesser,

unter Bezugnahme auf unser konstruktives Telefonat vom 23.07.2025 ist es geboten nochmals die Akutsituation der Hansestadt Lübeck sowie die kausalen Umstände für die immanent prekäre Lage im Bereich Soziale Sicherung der Hansestadt Lübeck darzustellen.

Die Hauptaufgabe der Verwaltung ist die Vollziehung staatlicher Entscheidungen und Gesetze sowie die Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens. Sie ist für die Organisation und Steuerung von Ressourcen, Prozessen und Informationen innerhalb einer Organisation sowie des Gemeinwesens zuständig. Dies umfasst neben der Planung und Steuerung im Großteil die Erbringung von Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger.

Zurückblickend wurde diese Aufgabenerfüllung besonders durch unkalkulierbare äußere Einflüsse insbesondere auch die weltpolitische Lage, notwendige übergeordnete Ziele hart und unausweichlich auf die Probe gestellt. Hier sind konkret u.a. die Flüchtlingsbewegung, die Corona-Pandemie und der fortwährende Krieg in der Ukraine genannt, welche das Arbeitsaufkommen in den städtischen Verwaltungsbereichen der Hansestadt Lübeck, v.a. in den sozialen und ordnungsrechtlichen Bereichen, sowie die Aufgabenerfüllung nach Weisung stark beeinflussten und nach wie vor prägen.

...

Natürlich nimmt die Hansestadt Lübeck hier keine Sonderrolle ein, dies betrifft und betraf viele Sozialleistungsträger, Städte, Kommunen und Gemeinden, was eine zuständigkeits-übergreifende Umverteilung und –unterstützung erschwert bis schlussendlich ausschließt.

Verwaltung ist und wird insbesondere in den stark beanspruchten Verwaltungsbereichen zunehmender unattraktiv für junge Nachwuchskräfte oder an einer beruflichen Neuorientierung Interessierte. Als notwendige wirtschaftliche und organisatorische Infrastruktur musste die Verwaltung einen Weg finden, die Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens sicherzustellen und mit ihren noch verbleibenden Stellenbesetzungen disponieren.

Hier sei betont, dass die Belastung der Hansestadt Lübeck nicht ausschließlich im Bereich der Materiellen Hilfen besteht, sondern fachgebietsübergreifend vorliegt, was ein vereinfachtes Ausweichen auf andere Abteilungen stark begrenzt bis unmöglich macht. Es wurde wie folgend dargestellt zu internen sowie externen Maßnahmen gegriffen, um einer Dienstunfähigkeit mit stadtweitem Ausmaß entgegenzuwirken:

- Schaltung von Dauerausschreibungen
- Öffnen der Anforderungsprofile im Stellenbesetzungsverfahren
- Verschiebung von freien Planstellen aus anderen Abteilungen in die betroffene Abt.
- Anmeldung neuer Planstellen inkl. entsprechender Kalkulation im Haushaltsplan
- Mehrfache Versuche stadtinterner Abordnungen
- Umsetzungen aus dem Jobcenter
- Versuche, freigestellte Mitarbeiter:innen zu akquirieren
- Originäre sachgebietsbezogene Aufgaben wurden stadtintern umverteilt und sorgen so dort für eine Bearbeitung an der Belastungsgrenze
- Umstrukturierung in der Abteilung: Schaffen von verschiedenen Zuständigkeits- und Hierarchieebenen wie Zuarbeit, Sachbearbeitung, erste Sachbearbeitung, Teamleitung
- Anpassen der Leitungsspanne: Erweiterung von 2 auf 3 Teams bei dann durchschnittlich 14 Mitarbeitern pro Team – zukunftsspezifische Erweiterung von 3 auf 4 Teams
- Einstellung von Zeitarbeiter:innen als Zuarbeiter:in der Zuarbeiter:innen
- Einführung einer spez. Telefon-Hotline für eine telefonische Erreichbarkeit der Bürger:innen
- Einschränkung von Serviceangeboten, wie Wegfall terminungebundener Vorsprachen
- Einführen von Störungsfreien Tagen unter den Mitarbeiter:innen (keine Rückfragen/ Besprechungen an diesen Tagen)
- Standardabsenkungen (im Dialog mit dem Land abgeschafft!)
- Einführen von Leitfäden/FAQ zum Auffangen wiederkehrender Fragen
- Prozessmodellierung – Übernahme Strukturen anderer Behörden
- Personalschulung/Fortbildungen
- Geplantes Einführen einer digitalen Expertenlösung (eGovPraxis) zur Unterstützung der Sachbearbeitung
- Geplantes Auslagern der Servicetätigkeit in den Servicebüros, um Mitarbeitende in der originären Sachbearbeitung einzusetzen
- Auflösen von Kooperationsvereinbarungen wie z.B. mit Stadtwerken – Strom-/Heizrückstände/Mahnungen/Sperrungen in Eigenregie
- Einführen eines Standardschreibens als Teil des Beschwerdemanagements (erstes Abfangen)
- Prüfen diverser Mitarbeitermotivationen wie geldwerte Vorteile, Halteprämien, Auszahlung von Mehrarbeitsstunden, Leistungsorientierte Beschäftigung, Homeoffice

. . .

- in die Wege leiten einer Organisationsentwicklung im Bereich Soziale Sicherung (VO/2025/13879, siehe Anlage), auch mit dem Ziel, die zukünftige Handlungsfähigkeit und Aufgabenwahrnehmung aufrecht zu erhalten
- Aktualisierung der Informationen bei D115 und auf den städtischen Internetseiten
- Einführung eines Autoresponders
- Optimierung der Einarbeitung und tlw. Auslagerung per ext. Fortbildungen

Die benannten Maßnahmen bilden einen grob gefassten Abriss der bisher initiierten Schritte und vermögen den verwaltungsinternen Aufwand der Ressourcenplanung und Prozessumgestaltung nicht abzubilden. Die nicht in Frage gestellte fachaufsichtliche Prüfung der Bearbeitung der Leistungsgewährung von Grundsicherungsleistungen im Alter und bei Erwerbsminderung stellte die Hansestadt Lübeck vor zusätzliche Herausforderungen. Die Seitens der Stadt gewollte transparente Offenlegung der Bearbeitungsweise und das Beibringen der benötigten umfangreichen Informationen sowie Akten sorgten für eine finale Arbeitsüberlastung.

Für die Überprüfung der rechtskonformen Sachbearbeitung war es notwendig, in kurz gesetzten Fristen händisch über 100 Akten durchzugehen, was neben der regulären Arbeitsdichte zu einer Demotivation der noch verbliebenen Mitarbeiter:innen und zum gesteigerten, den Fachbereich durchdringenden, Wunsch des Weggangs geführt hat.

In Zahlen und Fakten gesprochen:
Um die Entwicklung und den abteilungsübergreifenden Überblick zu erhalten und zu veranschaulichen, wurde ein Ampel-Organigramm des Bereichs „Soziale Sicherung“ eingeführt.

Dieses füge ich zur besseren Veranschaulichung bei.

Die Farbgebung Gelb beschreibt dabei den Zustand einer Aufgabenerfüllung nur noch durch Priorisierung durch die Führungskraft, gesteigerte Vertretungsumstände, Fluktuation aus dem Bereich, Übernahme von Teamleitertätigkeiten auf Abteilungsleitungsebene. Im Bereich des zielführend Notwendigen – nur entlastend gedacht – käme ein Absenken von Bearbeitungsstandards in Frage, um überhaupt leistungsfähig zu bleiben.

Von 9 Abteilungen, die dem Bereich Soziale Sicherung zugeordnet sind, befinden sich 5 Abteilungen bereits im roten Bereich. Darunter besonders die Bereiche Materielle Hilfen sowie Eingliederungshilfe. Die Farbe Rot signalisiert neben den bereits in Gelb angezeigten Umständen lange Wartezeiten, Beschwerden, Widersprüche, Untätigkeitsklagen, Überlastungsanzeigen, fehlende Einarbeitung, keine Vertretungsmöglichkeiten da Personal voll ausgeschöpft, Übernahme von Sachbearbeiter:innentätigkeiten auf Abteilungsleitungsebene, eine Aufgabenerfüllung ist ohne Qualitätsverlust nicht mehr möglich, eine zeitnahe Bearbeitung ist ausgeschlossen (Bearbeitungszeiten bis zu 6 Monaten – teilweise länger).

Die Problematik der generellen wieder fest zu etablierenden Bereichsführung wurde dabei außen vorgelassen. Hier besteht seit über 1 Jahr eine Vertretungssituation. Eine Wiederbesetzung der Bereichsleitung konnte aufgrund von abschließenden Erkenntnissen zu der Personalie erst jetzt per Ausschreibung in die Wege geleitet werden. Zu einer zuvor bereits erarbeiteten neuen Stelle, ständige stv. Bereichsleitung, wurde die bereits veröffentlichte Stellenausschreibung, aufgrund der neuen Erkenntnisse zur Bereichsleitung, gestoppt und wird unmittelbar nach Besetzung der Bereichsleitung erneut in die Ausschreibung gehen.

. . .

Zu dieser alarmierenden Lage führen, neben der sich immer komplexer gestaltenden Sachbearbeitung, die, die reine Sachbearbeitung übersteigenden, zu bewältigenden Aufgaben, der stetig wehrende Fachkräftemangel und damit zusammenhängend erhebliche Probleme bei der Stellenbesetzung. Trotz der zeitweise erfolgreichen Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden hat sich die Personalsituation nicht stabilisiert. Grund hierfür sind zum einen die notwendigen, zeitintensiven Einarbeitungen, die neben der regulären Fall-Abarbeitung schwerlich geleistet werden können, die nur kurzweiligen Gesamtaufenthalte neuer Mitarbeitenden in der Abteilung aufgrund der zu hohen Arbeitsbelastung und zum anderen eine signifikant zunehmende Arbeitsunfähigkeit. Neben „klassischen" Gründen wie Elternzeit und privater Veränderung durch Wohnortwechsel wird insbesondere das übermäßige Arbeitspensum als Hauptursache für Wegbewerbungen genannt.

Die hohe Fluktuation untergräbt jede Form von nachhaltiger Teamstabilität und erschwert die Umsetzung entlastender Maßnahmen zusätzlich in erheblichem Maß. Auch die zeitintensive Einarbeitungsnotwendigkeit aufgrund der Komplexität der Rechtsanwendung schließt eine bereichs- und stadtinterne Unterstützung mittlerweile aus. Versuche in diese Richtung mussten nach kurzer Zeit abgebrochen werden, da die Kontrolle und Nacharbeit der durch „ungeschulte" Mitarbeiter:innen übernommenen Aufgaben zu immens war.

Die anhaltend übermäßige Belastung führt mittlerweile zu ernsthaften gesundheitlichen Beschwerden unter den Mitarbeitenden. Es wird über massive Stresssymptome wie Schlafstörungen, Magenschmerzen und körperliche wie geistige Erschöpfung berichtet. Einzelne Mitarbeitende versuchen trotz dieser Beschwerden weiterhin ihre Arbeitsleistung aufrecht zu halten – aus Verantwortungsbewusstsein gegenüber den hilfesuchenden Menschen und gegenüber ihren Teamkolleginnen und -kollegen. Wir befinden uns in einer Lage, in der mitunter erst der körperliche Zusammenbruch oder das Verweisen vom Arbeitsplatz durch die Führungskraft zur Abmeldung vom Dienst führt. Unter Wahrung meiner Fürsorgepflicht als Dienstherr und Bürgermeister dieser Stadt ist diese Art der Aufgabenbewältigung nicht mehr tragbar. Hierrüber setze ich Sie aus Fachausficht –wie auch die Kommunalaufsicht des Innenministeriums – hiermit in Kenntnis.

Bislang konnte unter Ausschöpfen jeglicher Versuche der Personalgewinnung, Umstrukturierung, Prozessoptimierung, Umverteilung, Auslagerung keine tatsächliche bzw. nachhaltige Entlastung erfolgen.

Dieser Zustand schlägt sich nunmehr auf das Allgemeinwohl und die öffentliche Sicherheit nieder. Ich sehe die Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens als gefährdet, sofern keine zielführende Unterstützung und ein Entlastungskonzept erfolgt.

Die Bearbeitungszeiten sind trotz Priorisierung inzwischen auf ein nicht mehr vertretbares Maß angestiegen. Bei Neuanträgen lagen diese im Betrachtungszeitraum Juni 2025 bei ca. vier Monaten (Eilfälle) und bei sonstigen Neuanträgen (z.B. Erwerbsminderung) sogar bei über sechs Monaten. Neuanträge aufgrund von Erwerbsminderung sanken in der Prioritätenliste, da auf die Sicherstellung des Existenzminimums durch das hiesige Jobcenter abgestellt wurde. Weiterbewilligungsanträge können nur noch sehr kurzfristig und erst nach Ablauf der bisherigen Bewilligungszeiträume bearbeitet werden. Gesetzlich normierte Bearbeitungsrahmen werden zunehmend überschritten (6 Monate bei Entscheidung über Sozialleistung, 3 Monate im Widerspruchsverfahren) und produzieren unweigerlich und gesellschaftlich betrachtet nachvollziehbar Untätigkeitsklagen und Dienstaufsichtsbeschwerden. Ich möchte nicht unerwähnt lassen, dass hilfesuchende Menschen teilweise nur

. . .

noch mit erheblicher Zeitverzögerung finanzielle Hilfe gewährt werden kann und dadurch weitere Gefahrenlagen oder Notsituationen entstehen können.

Der Unmut der Lübecker Bevölkerung über das unzureichende Dienstleistungsangebot der Hansestadt Lübeck, besonders im Bereich der Sozialen Sicherung (aber auch in der Ausländerbehörde), wird zusätzlich durch die Führungskräfte und die Sachbearbeiter:innen aufgefangen, mit der Folge der zusätzlichen psychischen Belastung. Vom Ballast der nicht abnehmenden Vorgänge ganz abgesehen.

Anliegen, die keine sofortige Existenzsicherung betreffen, bleiben mittlerweile bis zu einem Jahr unbearbeitet. Hier droht in der Zukunft weitere Arbeitsbelastung.

Zur Verdeutlichung führe ich an dieser Stelle die aktuelle Besetzungsquote gemessen an den zur Verfügung stehenden Planstellen an und bilde einen Verlauf über die zukünftige Entwicklung ab.

Zum Stichtag 30.06.2025 hatte die Hansestadt Lübeck 5.670 Fallakten im Bereich Grundsicherung im Alter und bei voller Erwerbsminderung zu bewältigen, zusätzlich 627 Leistungsfälle Hilfe zum Lebensunterhalt und überschlagen 130 Weiterbewilligungsanträge.

Zur Bearbeitung dieser Fälle standen rein von den Planstellen aus betrachtet 24,5 Vollzeitäquivalente zur Verfügung, was einer Quote von 63,54 % bei 38,5 Planstellen entspricht, Allein unter Abzug von einzukalkulierenden Urlaubszeiten verschiebt sich diese Quote auf nur noch 53,92 % und 20,76 Vollzeitäquivalente.

Bei Betrachtung der Personen sah es im Juli folgendermaßen aus: von 34 reinen Sachbearbeiter:innen waren mitunter nur 16 anwesend, darunter zusätzlich 2 in Einarbeitung. Erweitert auf erste Sachbearbeitung und Zuarbeit waren von 45 Mitarbeitenden lediglich 23 anwesend. Im August sinken die zur Verfügung stehenden Planstellen unter Berücksichtigung von Urlaubszeiten auf nur noch 19,03, was einer Quote von 49,44 % entspricht.

Damit liegt die Hansestadt Lübeck faktisch unter 50 % ihrer planmäßigen Besetzung. Bei insgesamt 6.427 zu bewältigenden Leistungsfällen entspricht dies einer Pro-Kopf-Bearbeitung von aufgerundet 338 Verfahren. Die Bewältigung dieser Fallzahl je Sachbearbeitenden kommt einer Unmöglichkeit gleich. Prognostisch bleibt die Besetzung im 50%- Bereich. Für September ist mit 20,79 Vollzeitäquivalenten aufgrund diverser Abgänge zu rechnen, was einer Quote von 53,9 % entspricht.

Im Prüfbericht des Rechnungsprüfungsamts (RPA) aus dem Jahr 2022 wurde eine Fallzahl von 180 Akten pro Mitarbeitenden für realistisch leistbar eingeschätzt. Im Prüfbericht 2025 dezimierte sich diese Fallzahl auf empfohlene 150 Akten pro Person, was ableitend Vollzeitäquivalenten von mindestens 42,85 bei 6.427 zu bewältigenden Verwaltungsverfahren entspricht. Die Hansestadt Lübeck braucht daher nicht nur leistungsfähiges Personal, sondern auch planstellenmäßig eine Erhöhung des Personalschlüssels. Eine Umsetzung dieses Ziels übersteigt unter Einbezug der vergangenen Erfahrungswerte die Handlungsmöglichkeiten und reell, auf den Arbeitsmarkt blickend, die Ressourcen der Hansestadt Lübeck.

Die in die Wege geleitete Organisationsentwicklung wird hierzu vsl. weitergehende Erkenntnisse liefern, da das Thema Personalbemessung hierbei eine gewichtige Rolle spielen wird.

. . .

Den o.g. Prüfbericht des RPA aus Februar 2025 füge ich diesem Schreiben zur dienstinternen und vertraulichen Kenntnis als Anlage bei.

Ich zeige, unter Berücksichtigung aller aufgeführten Punkte, erstmalig an, dass unsere weisungsgebundene Aufgabenwahrnehmung im Bereich Soziale Sicherung nicht mehr sichergestellt werden kann (s. auch Anlage 3) und fordere Sie auf, uns zu beraten, wie wir diese Situation weiter bearbeiten sollen bzw. uns zu unterstützen, um die Rechtmäßigkeit der Aufgabenerfüllung in Selbstverwaltung bzw. Aufgabe nach Weisung zu gewährleisten.

An Ihre Adresse als Fachaufsichtsbehörde und zugleich in Kopie an die Kommunalaufsichtsbehörde richte ich die Bitte um Unterstützung, erlässliche und erfüllbare Rahmenbedingungen für die vielen drängenden Themen zu schaffen und zugleich die Zahlung der offenen Beträge abschließend vorzunehmen, um nachhaltige Handlungssicherheit zu geben. Diesbezüglich wird auf den Schriftsatz vom 19.05.2025 von Prof. Dr. M. Dombert verwiesen (Anlage)

Da neben der personellen, die haushälterisch prekäre Lage nicht länger ignoriert werden kann und sie überdies die Situation der Hansestadt Lübeck deutlich verschärft, sehen wir noch bis zum 31.08.2025 von der Beschreitung des Klagewegs ab. Die Forderung beläuft sich auf 3.371.967,30 € aus den einbehaltenen Erstattungen zuzüglich insgesamt 630.536,73 € aufgelaufener Zinsen, was eine Gesamtforderung von 4.002.504,03 € ergibt.

Abschließend besteht unter Berücksichtigung des immensen Prüfdrucks sowie einer gewollten finalen Einigung Konsens darin, anschließende Fachaufsichtsprüfungen via Informationen vorzunehmen, die per einfachem Filtersystem aus den der Stadtverwaltung zur Verfügung stehenden digitalen Systemen, wie OpenProsoz, gezogen werden können. Auf eine erneute händische Durchsicht wird auf Basis gegenseitigem Verständnis verzichtet.
Hierfür danke ich Ihnen ausdrücklich, auch im Namen des betroffenen Bereiches und der betroffenen Abteilung. Diese Einigung bedeutet eine geringere Belastung der Mitarbeitenden.

Unter Einbeziehung und in Abstimmung mit der Abteilung VIII 2: Soziales, Pflege, Inklusion in Ihrem Haus konnte sich auf die Lieferung folgender Informationen geeinigt werden:

- Leistungsfälle mit Bewilligungszeitraum bis 31.08.2026 darunter zusätzlich gefiltert alle
- Leistungsfälle mit vorhandenem Einkommen,
- Leistungsfälle mit Merkzeichen G,
- Leistungsfälle mit Freibeträgen auf das Einkommen und
- Leistungsfälle in denen eine Überschreitung der Mietobergrenze vorliegt

Im Anschluss an die Übermittlung wird Seitens des Ministerium für Soziales, Jugend, Familie, Senioren, Integration und Gleichstellung eine Auswahl für die weitere stichprobenhafte Prüfung der sachgemäßen Bearbeitung der Leistungsgewährung von Grundsicherungsleistungen im Alter und bei Erwerbsminderung getroffen. Die Hansestadt Lübeck stellt hierfür die ausgewählten Fallakten datenschutzkonform zur Verfügung. Darüber hinaus übermittelt die Hansestadt Lübeck im Zuge transparenten Austauschs, zur vertraulichen Kenntnisnahme den Prüfbericht des Rechnungsprüfungsamts aus Februar 2025 (Anlage).

Es muss eine belastbare Grundlage geschaffen werden, die im Rahmen der Beratungs- und Unterstützungspflicht für die Gewährleistung der rechtmäßigen Aufgabenerfüllung in Selbstverwaltung der Hansestadt Lübeck nunmehr eingefordert wird.

...

In Erwartung weiteren konstruktiven Austauschs im gemeinsamen Interesse, die finanzielle wie organisatorische Leistungsfähigkeit der Stadtverwaltung wieder zu erreichen, erbitte ich eine Rückmeldung bis 31.08.2025.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

- Schriftsatz/Gutachten Prof. Dr. M. Dombert vom 25.07.2025
- Bericht über die Prüfung der Rechtmäßigkeit des Verwaltungshandelns bei der Gewährung von Grundsicherungsleistungen – Februar 2025
- Ampel Organigramm des Bereiches Soziale Sicherung – Juni 2025

Durchschrift nachrichtlich an
Kommunalaufsicht im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport,
Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel

► Nr. VO/2025/14680-01
öffentlich

Lübeck, 11.11.2025

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

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

Antrag des AM Thorsten Fürter (FDP), AM Christopher Lötsch (CDU) und AM Axel Flasbarth (BÜ90/die GRÜNEN) zu VO/2025/14680 Bericht i.S. Fachaufsichtliche Prüfung der rechtskonformen Sachbearbeitung durch die HL

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bericht wird als Zwischenbericht zur Kenntnis genommen.

Der Bürgermeister wird gebeten, in der Sitzung des Hauptausschusses am 25.11.2025 zur Personalsituation im Bereich Soziale Sicherung zu berichten.

In dem Bericht ist u. a. auf folgende Punkte einzugehen:

- Entwicklung der Bearbeitungszeiten in den neun Abteilungen des Bereichs
- Personalentwicklung in den neun Abteilungen des Bereichs
- Darstellung der Auswirkung der im Schreiben des Bürgermeisters vom 07.08.2025 aufgeführten Maßnahmen (Seite 2-3 des Schreibens)
- Vorlage des im Schreiben des Bürgermeisters vom 07.08.2025 erwähnten Organigramms nebst Ampel (fortgeschrieben auf den aktuellen Stand).
- Reaktion des Landes auf Anzeige des Bürgermeisters vom 07.08.2025, dass die Aufgabenwahrnehmung nicht mehr sichergestellt werden kann.

Der Bürgermeister wird beauftragt, darüber hinausgehend zu berichten, in welcher Weise das Land vor Ergreifung derjenigen Maßnahmen, die zum Zahlungseinbehalt geführt haben, über diese informiert wurde.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2024/13808-03-01
öffentlich

Lübeck, 28.08.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Barbara Schäfers (E-Mail: barbara.schaefers@luebeck.de Telefon: 122-3983)

Zwischenbericht zur Konkretisierung der kommunalen Wärmeplanung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.09.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
VO/2024/13808-03: Änderungsantrag zur kommunalen Wärmeplanung

Bericht:
Am 27. Februar 2025 hat die Lübecker Bürgerschaft die kommunale Wärme- und Kälteplanung (KWP) als Grundlage für die Wärmewende in Lübeck beschlossen (VO/2024/13808). Bis zum Sommer sollten die folgenden Konkretisierungen erarbeitet werden (VO/13808-03):

- **Stadtwerke Lübeck Energie GmbH**: „Zeitplan für bereits bestehende Transformations- und Ausbauplanungen der Wärmenetze sowie eine Priorisierung der in der KWP genannten Fernwärmeeignungsgebiete nach aussagekräftigen Kriterien“

- **Stadtverwaltung**: rechtssicheres Konzept, welches sicherstellt, dass die zukünftig zu errichtenden Fernwärmenetze eine für die Bürgerinnen und Bürger dauerhaft wirtschaftlich attraktive Lösung darstellen. In diesem Konzept soll unter Berücksichtigung der finanziellen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Stadtwerke geprüft werden, welche Maßnahmen erforderlich und möglich sind, um die Realisierung der netzgebundenen Wärmewende sicherzustellen.

Die Stadtwerke Lübeck-Energie GmbH haben der Stadtverwaltung am 7. Juli das in der Anlage 1 befindliche Gutachten zur Verfügung gestellt. Nach Auswertung der Unterlagen wurde deutlich, dass hier noch keine konkrete Benennung und zeitliche Einordnung der Planungsschritte und der erforderlichen Baumaßnahmen vorgenommen wurde („Masterplan“). Die wichtigsten Ergebnisse sind unter Punkt 1. kurz zusammengefasst.

Insoweit fehlen im Gutachten u.a. maßgebliche Eingangsgrößen für das von der Politik erbetenes „rechtssicheres Konzept“. Daher wird mit dieser Berichtsvorlage zunächst ein Zwischenbericht zu den bisherigen Überlegungen hierzu vorgelegt, der auf den aktuellen Kenntnistand aufsetzt (vgl. Pkt. 2). Diese fokussiert sich zunächst auf die Entwicklung möglicher Verfahrensschritte, mittels welcher ein Fernwärmeausbau stufenweise gelingen kann. Weiterhin wird auf Grenzen und Möglichkeiten bzgl. der Themenstellung zur Rechtssicherheit eingegangen.
Ein nächster Fortschrittsbericht wird im Rahmen der jährlichen Berichterstattung zur kommunalen Wärmeplanung (VO/2024/13808; Beschlusspunkt 4) im Februar 2026 vorgelegt, der die hier vorgestellten Inhalte weiterentwickelt. Da die kommunale Wärmeplanung mit vielen Unwägbarkeiten umgehen muss (Land, Bund, EU), kann es ein abschließend rechtssicheres Konzept im engeren Sinne auch dann nicht geben. Vielmehr handelt es sich um eine stufenweise Konkretisierung, die aufzeigt, wie und wann die Entscheidungen zum Fernwärmeausbau gefällt werden.

1. SWL-Energie-Gutachten: Zeitplan u. Priorisierung im Fernwärmeausbau

In einem mehrstufigen Prozess wurden die Fernwärmeeignungsgebiete des KWP in drei Kategorien aufgeteilt.

- ***Priorität 1-Gebiete***: kurzfristiger Ausbau und Dekarbonisierung der Fernwärme - hauptsächlich Bestandsnetze inklusive Erweiterungen. Hier wurden bzw. werden öffentlich geförderte Transformationspläne zur Realisierung erstellt. (ca. 31 % der Fläche der FW-Eignungsgebiete KWP)
- ***Priorität 2-Gebiete***: grundsätzlich als sinnvoll erachtete zukünftige Fernwärmegebiete. Hier werden in der Regel öffentlich geförderte Machbarkeitsstudien bis Ende 2026 zur Prüfung der Eignung erstellt. (ca. 32 % der Fläche der FW-Eignungsgebiete KWP) Es gibt eine Unterscheidung nach Ausbaugebieten (zeitliche Einordnung der Umsetzung grob erfolgt) und Potenzialgebieten (noch offene Zeitplanung).
- ***Ausschlussgebiete***: aufgrund von intern entwickelten Kriterien wird keine Ausbauplanung erfolgen (ca. 37% der Fläche der FW-Eignungsgebiete KWP)

Weitere Informationen sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Die folgenden, wesentlichen Informationsgrundlagen, die u.a. als maßgebliche Grundlage für ein rechtsicheres Konzept benötigt werden, sind nicht Teil des Gutachtens:

- Ein **Zeitplan** für die Umsetzung der bereits bestehenden Transformations- und Ausbauplanungen (siehe VO/2024-13808 – Beschlusspunkt 3)
- Die Darstellung der **finanziellen und organisatorischen Leistungsfähigkeit der Stadtwerke** (siehe VO/2024/13808-3; Beschlusspunkt 8)
- Die **Kriterien,** welche jeweils zu der Einstufung der Eignungsflächen in eine der drei Kategorien führten (Transparenz)
- Eine überschlägige **Umsetzungsplanung** bis zum Erreichen der Klimaneutralität für die Fernwärme.

2. Rechtssicheres Konzept für die netzgebundene Wärmewende

Grundsätzlich ist zu definieren, was ein rechtsicheres Konzept in welcher Detailierungstiefe leisten kann und was nicht. In einem ersten Ansatz wird dies im Sinne des Gemeinwohles dahingehend interpretiert, dass dieses Konzept den aus Bürgersicht wirtschaftlich attraktiven und zuverlässigen Ausbau der Fernwärme in Lübeck aufzeigt. Hierfür sind insbesondere folgende Ziele maßgeblich:

- Fernwärme wird im Wesentlichen dort angeboten, wo sie preislich günstiger ist als dezentrale Lösungen (siehe auch Vorlage)
- Fernwärme wird darüber hinaus dort angeboten, wo dezentrale Lösungen aus stadtgestalterischen Gründen (z.B. Denkmalschutz, Platznot) nicht realisierbar sind.
- Für den Ausbau der Fernwärme wird– bezogen auf den späteren Fernwärmepreis – die kostengünstigste Variante umgesetzt.

2.1 abgestuftes Vorgehen für die verschiedenen Gebietskategorien

Für das von der Bürgerschaft erbetene, rechtssichere Konzept ist nun entscheidend, dass die Ziele nachvollziehbar und transparent verfolgt werden. Im Folgenden wird eine aus Sicht der Klimaleitstelle (KLS) transparente und übersichtliche Vorgehensweise vorgeschlagen. Diese baut auf dem vorliegenden Gutachten der SWL-Energie auf und nennt unterschiedliche Arbeitsschritte für die drei Kategorien.

- **Priorität 1 –Gebiete:**
  - Ausbau und Dekarbonisierung der Fernwärme wird durch die SWL-Energie umgesetzt.
  - Das aktuell verwendete Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung der quartiersbezogenen Transformationsstudien wird bezüglich der oben genannten **Ziele** überprüft und ggf. erweitert (z.B. Wirtschaftlichkeit/Wärmepreis für Kund:innen im Zeitverlauf, Zeitplan mit Abschätzung der Schritte für die Umsetzung).
  - Eine **Beteiligung** der Stadtverwaltung (Scoping-Termin und Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Entwürfen der Leistungsverzeichnisse) wird installiert um Belange einzuspeisen und notwendige Abstimmungsprozesse auch mit den für die vorbereitende Planung und bauliche Umsetzung Verantwortlichen frühzeitig sicherzustellen.
  - Zur **Transparenz** wird der wissenschaftliche Beirat über die Inhalte und Ergebnisse (Umsetzungs- und Zeitplanung) auf dem Laufenden gehalten (Modul 1 gemäß BEW).
- **Priorität 2-Gebiete:**
  - In quartiersbezogenen Machbarkeitsstudien wird jeweils eine **überschlägige Null-Variante** (dezentrale Versorgung) für den Fernwärmeausbau mitbeauftragt um zu ermitteln, ob ein Wärmenetz für Kund:innen günstiger ist als die dezentrale Versorgung.
  - Das aktuell verwendete Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung der Machbarkeitsstudien wird bezüglich oben genannter Ziele überprüft und ggf. erweitert (z.B. zusätzliche Eigenschaften des Zielbildes für das Wärmenetz).
  - Eine **Beteiligung** der Stadtverwaltung (Scoping-Termin und Möglichkeit zur Stellungnahme) wird installiert um Belange einzuspeisen und notwendige Abstimmungsprozesse auch mit den für die bauliche Umsetzung Verantwortlichen frühzeitig sicherzustellen.
  - Zur **Transparenz** wird der wissenschaftliche Beirat über die Inhalte und Ergebnisse (Umsetzungs- und Zeitplanung) auf dem Laufenden gehalten (Modul 1 gemäß BEW)
  - Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien werden für die Politik offengelegt und dienen als Basis für die **Entscheidung** für oder gegen ein Wärmenetz.
- **Ausschluss-Gebiete:**

- Die Kriterien für den Ausschluss der jeweiligen Gebiete werden offengelegt um sicherzustellen, dass dieses mit den o.g. Zielen übereinstimmt (**Transparenz**).
- Die Klimaleitstelle prüft, ob für Wohn-und Gewerbegebiete jeweils angepasste Quartierskonzepte oder **Nachbarschaftslösungen** für diese Gebiete sinnvoll erscheinen.
- Falls private Wärmenetzanbieter zentrale Versorgungslösungen anbieten, wird die HL – zum Beispiel durch **Konzessionsverträge** – sicherstellen, dass die oben genannten Ziele auch in diesen Fällen zur Anwendung kommen.

2.2 Grundlegende Maßnahmen für die Umsetzung

2.2.1 Zusammenarbeit der Akteur:innen

Für das fachliche Gelingen der leitungsgebundenen Wärmewende gibt es eine Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung und den Energieversorgern. Während erstere die Wärmeplanung koordinieren und mit Maßnahmen unterstützen, sind letztere für den Ausbau des Wärmenetzes inklusive der Umsetzungsplanung verantwortlich. Bei der netzgebundenen Wärmewende sind ein klares Rollenverständnis und eine eng abgestimmte konstruktive, vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteur:innen grundlegend.
Folgende Arbeitsformate sind eingerichtet und werden in einen strukturierten Ablauf und zum gegenseitigen Informationsaustausch eingebunden:

- **Stadtinterne AG Wärmewende (koordiniert von KLS)**
  Die kommunalen Handlungsfelder werden koordiniert und Verantwortlichkeiten festgelegt.

- **Koordinierungsgruppe Wärmewende SWL-Energie und KLS (gemeinsame Koordination)**
  Als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Stadtwerken Lübeck gibt es für strategische Aufgaben und Einzelmaßnahmen einen regelmäßigen Austausch auf kurzem Weg. Eine Einbindung der an der baulichen Umsetzung beteiligten Bereiche der Verwaltung ist bei fortschreitender Konkretisierung der Planungen vorgesehen.

- **Koordinierungsgruppe für „Großprojekte“ (koordiniert von Stabsstelle Verkehrsfluss und Geoservices (VeGeS))**
  Die Leitstelle Verkehrsflussmanagement ist federführend aktiv, um die „verschränkte Planung“ im Straßenraum zu koordinieren.

2.2.2 Grundlegende fachliche Maßnahmen der Verwaltung für das Gelingen

Folgende grundlegende Maßnahmen der Stadtverwaltung werden empfohlen bzw. sind teilweise bereits in der Umsetzung, um den Fernwärmeausbau so effizient wie möglich zu gestalten. Dabei ist eine besonders enge Zusammenarbeit wichtig, um dem Zeitplan (insbesondere Einstellung der Zeitspannen der jeweils erforderlichen Einzelschritte) sowie der zeitlichen Abstimmung mit anderen Baumaßnahmen gerecht werden zu können. Im Anhang A sind die Maßnahmen detaillierter erläutert.

a) Flächensicherung und multifunktionale Flächennutzung vorbereiten
b) Schaffung des ggf. erforderlichen Planungsrechts
c) Verkehrsflussmanagement durch verschränkte Planung koordinieren
d) Verfahren verschlanken
e) Regulierungen überprüfen

f) Gestaltungsspielraum von Vertragswerken ausnutzen

2.2.3 Transparenz als Grundlage für die Akzeptanz der Wärmewende

Transparenz nach Innen und Außen ist grundlegende Voraussetzung für das Gelingen der Wärmewende. Als Instrument für eine Kommunikation mit der Öffentlichkeit von aktuellen Planungsständen und Kartengrundlagen ist das **smart-city-Portal** der Stadtverwaltung für die Wärmewende eingerichtet. Für interne Abstimmungen und Planungen sowie für Baugenehmigungsverfahren wird die Software **ROADS** verwendet. Hier werden frühzeitig erste Planungsstände und fortlaufend Aktualisierungen eingepflegt, um die verschränkte Planung und das Verkehrsflussmanagement zu ermöglichen. Neue Informationen sollen jeweils zeitnah einpflegt werden. Vortragsveranstaltungen, Informationen und weitere Formate finden begleitend statt.

2.3 Wärmewende umsetzen bis 2040 (Ressourcen und Risiken)

Die erfolgreiche Umsetzung der Wärmewende in Lübeck ist durch die technische Komplexität und den Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen sowie die kurze Zeitspanne erheblichen Risiken ausgesetzt. Ein maßgeblicher Bestandteil eines rechtssicheren Verfahrens ist die Identifikation und die differenzierte Benennung von Risiken sowie die Definition von Maßnahmen zur Analyse des Fortschritts und erforderlicher Korrekturen. So kann auch z.B. bei sich ändernden Sach- oder Rechtslagen die Handlungsfähigkeit sichergestellt werden. Im Folgenden werden die wichtigsten Risiken benannt und Gegenmaßnahmen vorgeschlagen:

- **Kurzer Umsetzungszeitraum:** Ende kommenden Jahres wird eine konkrete Umsetzungsplanung für die Gesamtstadt durch die Stadtwerke vorgelegt. Durch die Fortschreibung des KWP mit einem Fokus auf das Monitoring der Maßnahmen wird die Einhaltung des Umsetzungsfahrplans erkennbar und ggf. ein Nachsteuern möglich. Für wiederkehrende Aufgaben (z.B. Baugenehmigung für FW-Kreuzungsquerung) werden Zeitvorgaben zur Erfüllung festgelegt und nachverfolgt. Die Verfahren werden durch die o.g. Arbeits- und Koordinierungsgruppen soweit möglich verschlankt und Zeitverzüge durch Benennung jeweils eines Ansprechpartners vermindert.
- **Hohe Gleichzeitigkeit der Maßnahmen:** Der Ausbau des Wärmenetzes fällt in eine Zeit weiterer großer Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Sanierung Brücken, Trennsystem Abwasser). Die Koordinierungsgruppe Großprojekte stellt die Umsetzbarkeit der Projekte bei Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses sicher.
- **Hoher Investitionsbedarf:** Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung sind eine ausreichende Kapitalausstattung und/oder eine Fördermittelzusage für alle anstehenden Investitionen bis zum Erreichen der o.g. Ziele. Deshalb priorisieren die Stadtwerke Lübeck die Umsetzung der Wärmewende - Investitionen z.B. in Photovoltaik-Projekte außerhalb des Stadtgebiets oder anderweitige externe Projekte sollten hingegen nur unter dem Nachweis der Sachdienlichkeit erfolgen.
- **Hoher Personalbedarf:** Als Teil des Umsetzungsfahrplans wird der erforderliche Personalbedarf bei den Stadtwerken und der Stadtverwaltung zeitnah definiert und die notwendigen Stellenbesetzungen zügig eingeleitet. Die eingesetzten Arbeitsgruppen berichten zeitnah, wenn die zur Verfügung gestellten Ressourcen nicht ausreichen und stellen Konsequenzen bzw. Alternativen vor.

Zusammenfassend zeigen die Darstellungen des vorliegenden Zwischenberichtes erneut, in welchem komplexen Spannungsfeld sich die Gestaltung der kommunalen Wärmeplanung befindet. Eine klare Rollenverteilung, enge Abstimmungsprozesse und ein einheitliches Verständnis des Gesamtprojektes als gemeinschaftliche Aufgabe aller Beteiligten sind hier, auch im Hinblick auf Rechtssicherheit, unerlässliche Voraussetzungen.

Anlagen:
Anhang A: grundlegende Maßnahmen
Anlage 1: Stadtwerke Lübeck Energie - Priorisierung der Eignungsgebiete
Anlage 2: begleitende Präsentation der Klimaleitstelle

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

Anhang A zur Vorlage 13808-3

Grundlegende fachliche Maßnahmen der Stadtverwaltung für das Gelingen der kommunalen Wärmeplanung

a) Flächensicherung und multifunktionale Flächennutzung vorbereiten

Generell sind Flächen der SWL und städtische Flächen privaten Flächen vorzuziehen. Flächenpotenziale in bereits bebauten, versiegelten Gebieten (Co-Nutzung) haben Vorrang ggü. den Flächen im Außenbereich. Die Klimaleitstelle beauftragt aktuell eine Geodatenanalyse zur Ermittlung von Potenzialflächen für die Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Wärme im Stadtgebiet. Ergebnis ist eine Vorauswahl von Flächen, die in die Flächennutzungsplanung eingebracht werden können.

Ziel	Flächensicherung
verantwortlich	Klimaleitstelle, Stadtplanung u. Bauordnung
Input Energieversorger	frühzeitige Info zu Flächenbedarf (Umsetzungsstrategie)
beteiligt	Stadtplanung u. Bauordnung, Stadtgrün und Verkehr, Wirtschaft u. Liegenschaften, Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Archäologie und Denkmalpflege, Lübeck Port Authority, Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL)
beschließt	Senat
Ablauf	Zusammenstellung von Flächen mit fachlicher Eignung, Restriktionen prüfen, Lösungsvorschlag, Beschluss über Angebot geeigneter Flächen

b) Schaffung des ggf. erforderlichen Planungsrechts

Für flächenbezogene Maßnahmen kann die Schaffung von Baurecht nötig werden. Dieses ist frühzeitig mit und in der Verwaltung auf den Weg zu bringen und abzustimmen.

Ziel	Baurecht schaffen
verantwortlich	Stadtplanung und Bauordnung
Input Energieversorger	Info zu Flächenbedarf und Nutzungskonzept
beteiligt	Fachabteilungen, Träger öffentlicher Belange
beschließt	Bürgerschaft
Ablauf	Aufstellungsbeschluss, Bauleitplanverfahren mit Beteiligung, Beschluss der Bürgerschaft

c) Verkehrsflussmanagement durch verschränkte Planung koordinieren

Die Leitstelle Verkehrsflussmanagement ist federführend aktiv um die „verschränkte Planung“ im Straßenraum zu koordinieren.

Ziel	Verkehrsfluss sichern
verantwortlich	Verkehrsfluss u. Geoservices
Input Energieversorger	Info zu Straßenbauprojekten in früher Planungsphase
beteiligt	Verkehrsfluss u. Geoservices, Stadtgrün und Verkehr, KLS, SWLe, TraveNetz, EBL,...
beschließt	Senat
Ablauf	Verkehrsfluss u. Geoservices sammelt Daten, verschränkt die Planungen, Beteiligte klären Konflikte, Lösungsvorschlag

d) Regulierungen überprüfen

Die folgenden Regulierungen stehen im Fokus: UNESCO-Welterbe Altstadt, bestehende Bebauungspläne, Grünanlagensatzung, Baumschutzsatzung, Entwässerungssatzung.

Eine Empfehlung für oder gegen eine Fernwärmesatzung, die dann ggf. durch die Bürgerschaft beschlossen wird, steht noch aus. Die Empfehlung des wissenschaftlichen Beirats soll dazu eingeholt werden.

Ziel	Hindernisse aus Regulierungen abbauen
verantwortlich	Klimaleitstelle
Input Energieversorger	frühzeitige Kommunikation der technischen Anforderungen
beteiligt	Haushalt und Steuerung, , Recht, Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Stadtgrün u. Verkehr, Stadtplanung u. Bauordnung

beschließt	Bürgerschaft
Ablauf	Beteiligte prüfen ihre Belange, Abwägung und Lösungs-Vorschlag, Beschlussvorbereitung

e) Verfahren verschlanken

Mit Hilfe der Digitalisierung und der möglichen Einbeziehung von KI können Abläufe vereinfacht werden. Hilfreich ist auch der Einsatz von Lotsen (festen Ansprechpartner:innen) für alle Belange eines Genehmigungsverfahrens

Ziel	Tief-Baugenehmigung beschleunigen
verantwortlich	Stadtgrün und Verkehr
Input Energieversorger	Mitarbeit bei einheitlichen Schnittstellen
beteiligt	Verkehrsfluss u. Geoservices, Umwelt, Natur-u. Verbraucherschutz, Stadtplanung und Bauordnung, Recht, Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS)
beschließt	Senat
Ablauf	Verfahrensschritte als Prozess darstellen, Fachabteilung erarbeitet digitale Lösung mit DOS

f) Gestaltungsspielraum von Vertragswerken ausnutzen

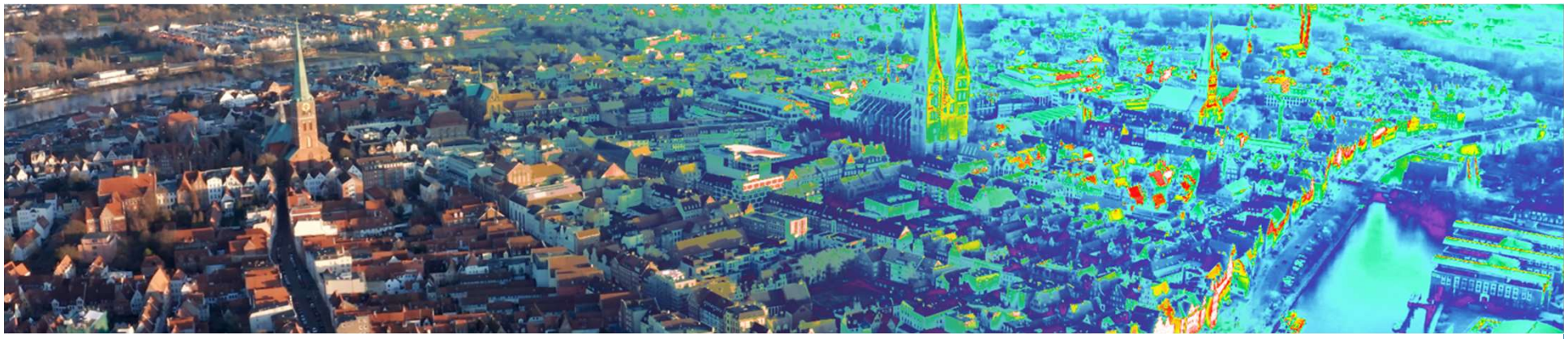
Die Überarbeitung von Konzessions- und Gestattungsverträgen ist ein wichtiger Hebel für die Schaffung von Rechtssicherheit. Im Zuge der Bebauungsplanverfahren sind zum Beispiel klare Regelungen zu Fragen des Eigentums und der Wartung hilfreich.

Ziel	Optimierung der rechtlichen Instrumente
verantwortlich	unterschiedliche Fachabteilungen
Input Energieversorger	-
beteiligt	Bereich Recht
beschließt	Bürgerschaft
Ablauf	Bestandsanalyse der Vertragswerke, Überarbeitung, Beschluss

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/kwp

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Umwelt, Sicherheit & Ordnung
Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Klimaleitstelle
Kronsforder Allee 2-6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
klimaleitstelle@luebeck.de
www.luebeck.de

Hansestadt LÜBECK



Kommunale Wärmeplanung umsetzen

Auf dem Weg zum rechtssicheren Fernwärmeausbau

Offene Aufträge der Bürgerschaft

I. Stadtwerke Lübeck Energie GmbH:

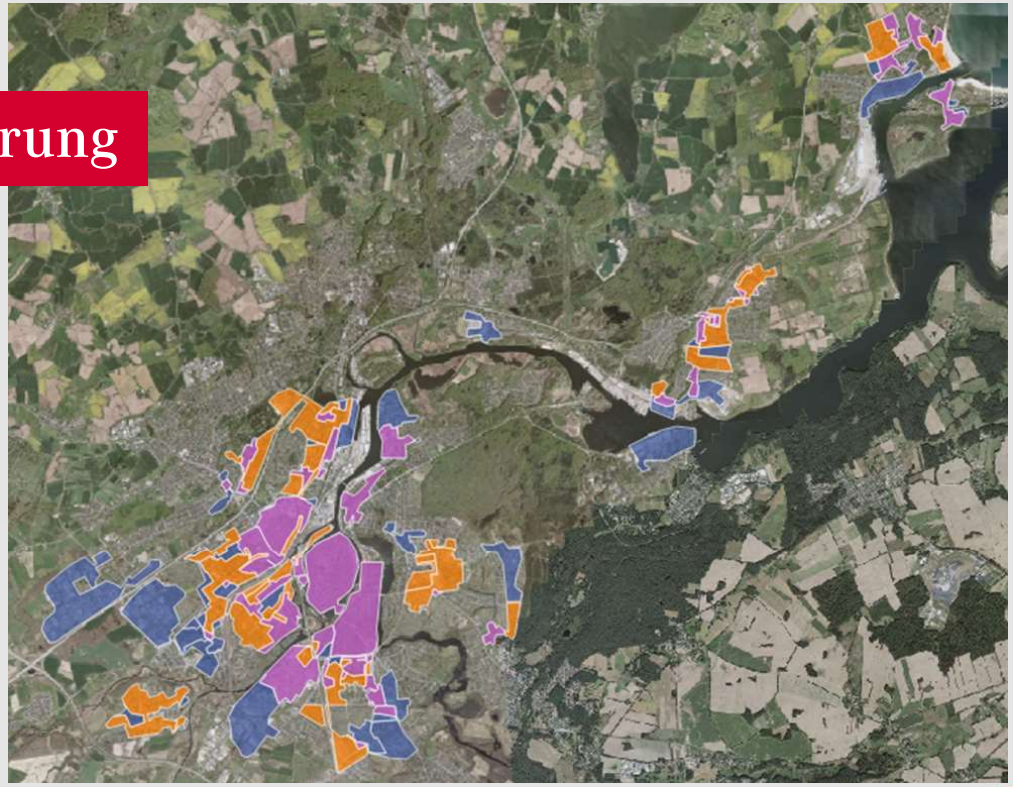
„Zeitplan für bereits bestehende Transformations- und Ausbauplanungen der Wärmenetze sowie eine Priorisierung der in der KWP genannten Fernwärmeeignungsgebiete nach aussagekräftigen Kriterien“

II. Stadtverwaltung:

rechtssicheres Konzept für einen Wärmenetzausbau, der dauerhaft wirtschaftlich attraktiv für die Bürger:innen ist.

Fernwärme-Ausbau: Priorisierung

Quelle: Stadtwerke Lübeck Energie



Priorität 1: orange

Priorität 2: lila

Ausschluss: blau

Fernwärme-Ausbau: noch ausstehend

- **Zeitplan** für die Umsetzung der Priorität 1 Maßnahmen
  (VO/2024-13808 – Beschlusspunkt 3)
- Finanzielle und organisatorische **Leistungsfähigkeit** der SWL
  (VO/2024/13808-3; Beschlusspunkt 8)
- **Kriterien**, welche der Priorisierung zugrunde liegen
  (Transparenz)
- Überschlägige **Umsetzungsplanung** bis zum Erreichen der Klimaneutralität
  („Masterplan“)

Rechtssicheres Konzept: ZIELE

- Fernwärmeausbau nur, wenn preislich günstiger als dezentrale Lösungen
- Ausnahme: stadtgestalterische Gründe verhindern dezentrale Lösungen
- Ausbauvariante ist aus volkswirtschaftlicher Sicht am kostengünstigsten
- TRANSPARENZ

Rechtssicheres Konzept: Vorgehen

Priorität 1:

- Zielabgleich LV
  Transformationsplan
- Beteiligung Stadt
  Scoping, frühzeitige Abstimmungsprozesse, Stellungnahmen
- Transparenz

Priorität 2:

- Nullvariante prüfen
- Zielabgleich LV
  Machbarkeitsstudie
- Beteiligung Stadt
  Scoping, frühzeitige Abstimmungsprozesse, Stellungnahmen
- Transparenz
- Beschluss Bürgerschaft

Ausschluss:

- Kriterien offenlegen
- KLS prüft Quartierslösungen
- Vertragliche Regeln für Private Netzbetreiber

Rechtssicheres Konzept: Zusammenarbeit

Stadtinterne AG Wärmewende (koordiniert von KLS)
Koordination der kommunalen Handlungsfelder

Koordinierungssgruppe Wärmewende
Abstimmung zwischen SWL-Energie und Klimaleitstelle

Koordinierungsgruppe für Großprojekte (koordiniert von VeGeS)
Verschränkte Planung im Straßenraum

Grundlegende fachliche Maßnahmen – strategische Planung

Flächensicherung und multifunktionale Flächennutzung vorbereiten

Schaffung des ggf. erforderlichen Planungsrechts

Energieversorger informiert:

Kenngrößen der Wärmeerzeugungsanlagen mitteilen

Machbarkeitsstudien & Trafopläne in Absprache erstellen

Grundlegende fachliche Maßnahmen - Umsetzungsplanung

Verkehrsflussmanagement für die verschränkte Planung
Ziel: Synergien & Staufreiheit

Verfahren verschlanken durch Digitalisierung & optimierte Ablauforganisation

Energieversorger informiert:

Maßnahmen/Zeitpläne werden frühzeitig in ROADS eingetragen

Flexibilität beim Ausbau der Infrastruktur

Grundlegende fachliche Maßnahmen - Regulierung

Regulierungen überprüfen
(Satzungen/Verfahren)
Ziel: Wärmewende ermöglichen

Gestaltungsspielraum von
Vertragswerken ausnutzen

Energieversorger informiert:

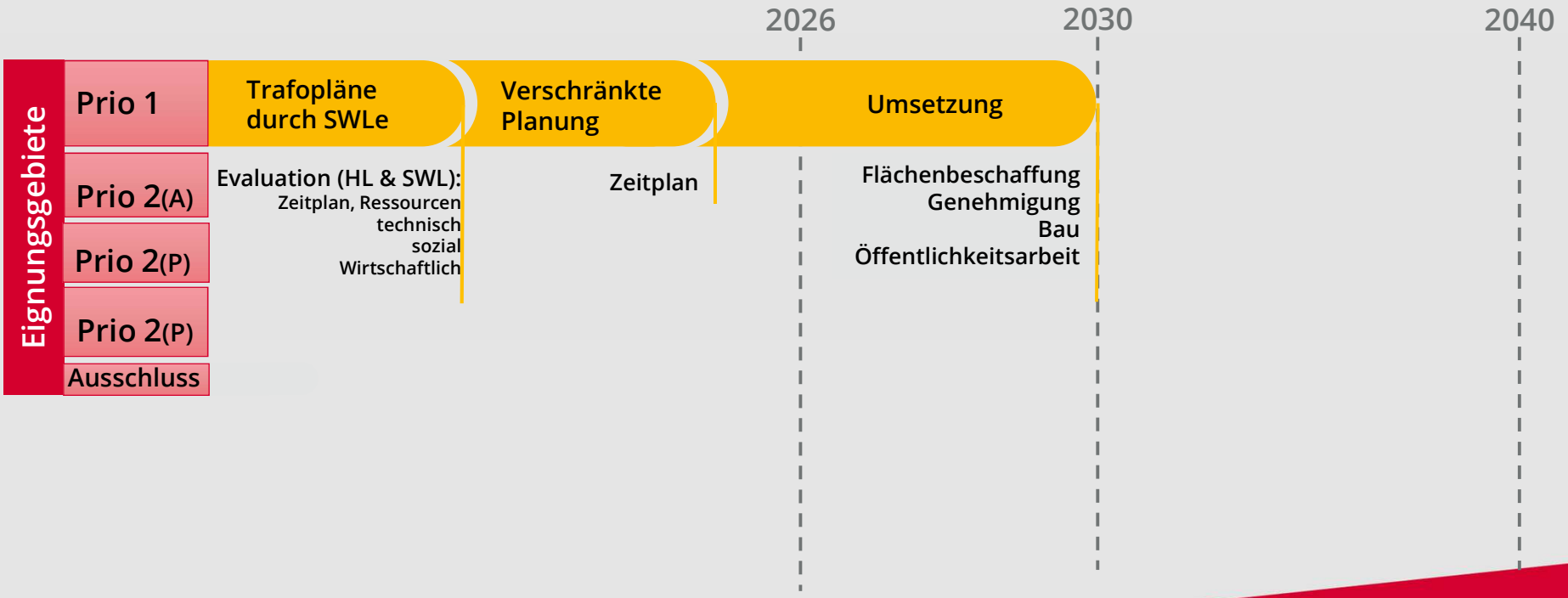
Frühzeitige Information über
Anforderungen für den Netz-Ausbau

Frühzeitige Information über
Anforderungen für den Netz-Ausbau

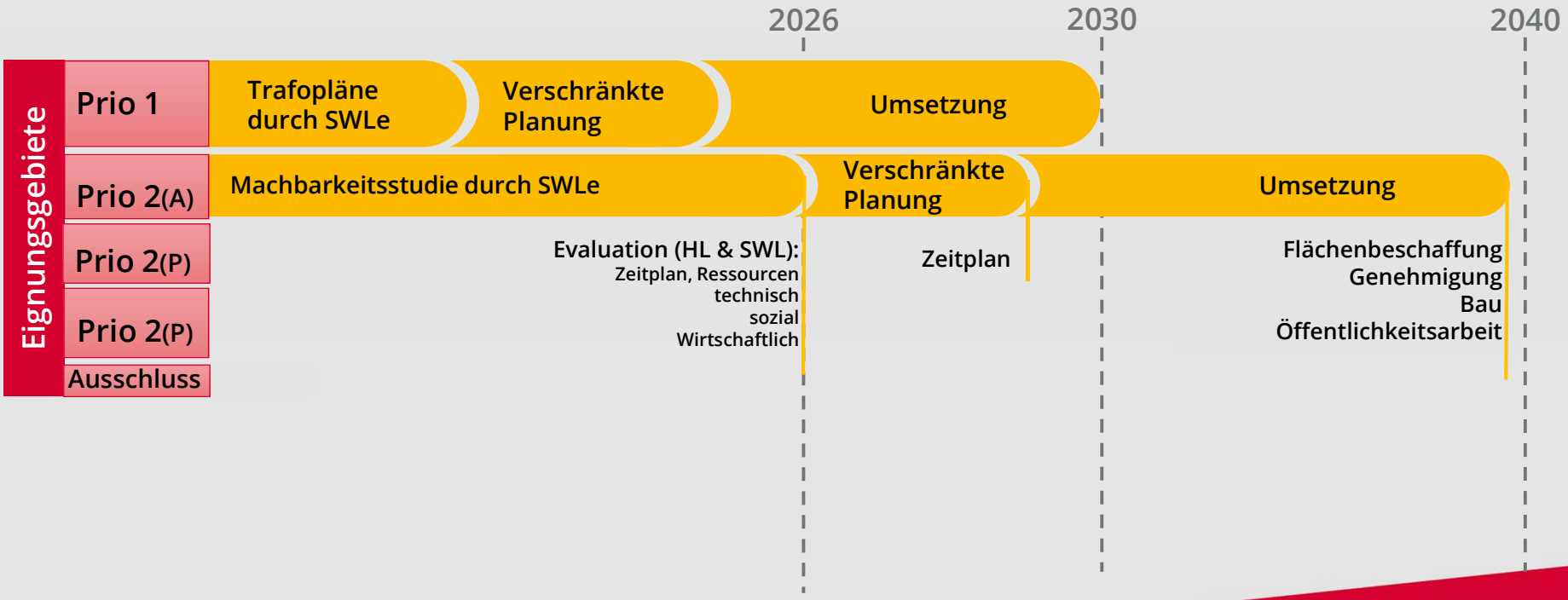
Wärmewende – Aufgaben, Meilensteine, Umsetzungsszenarien



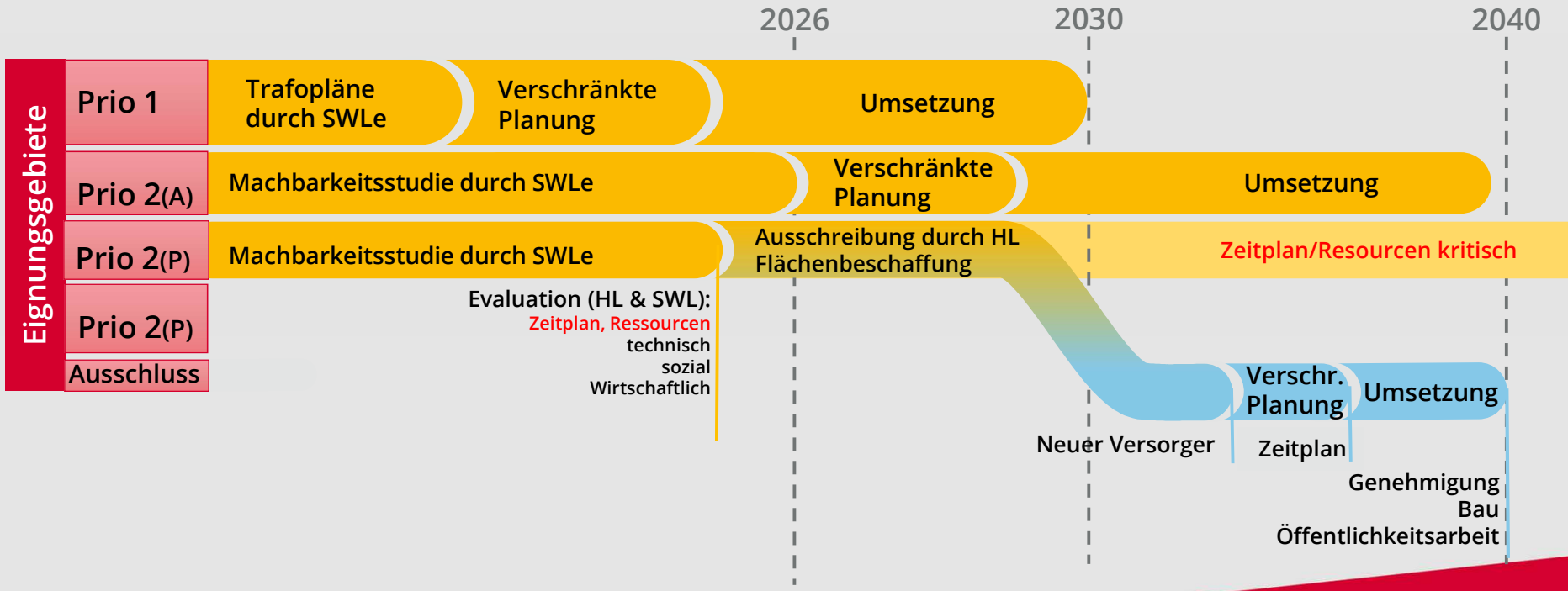
Gebiete Prio 1, Trafopläne



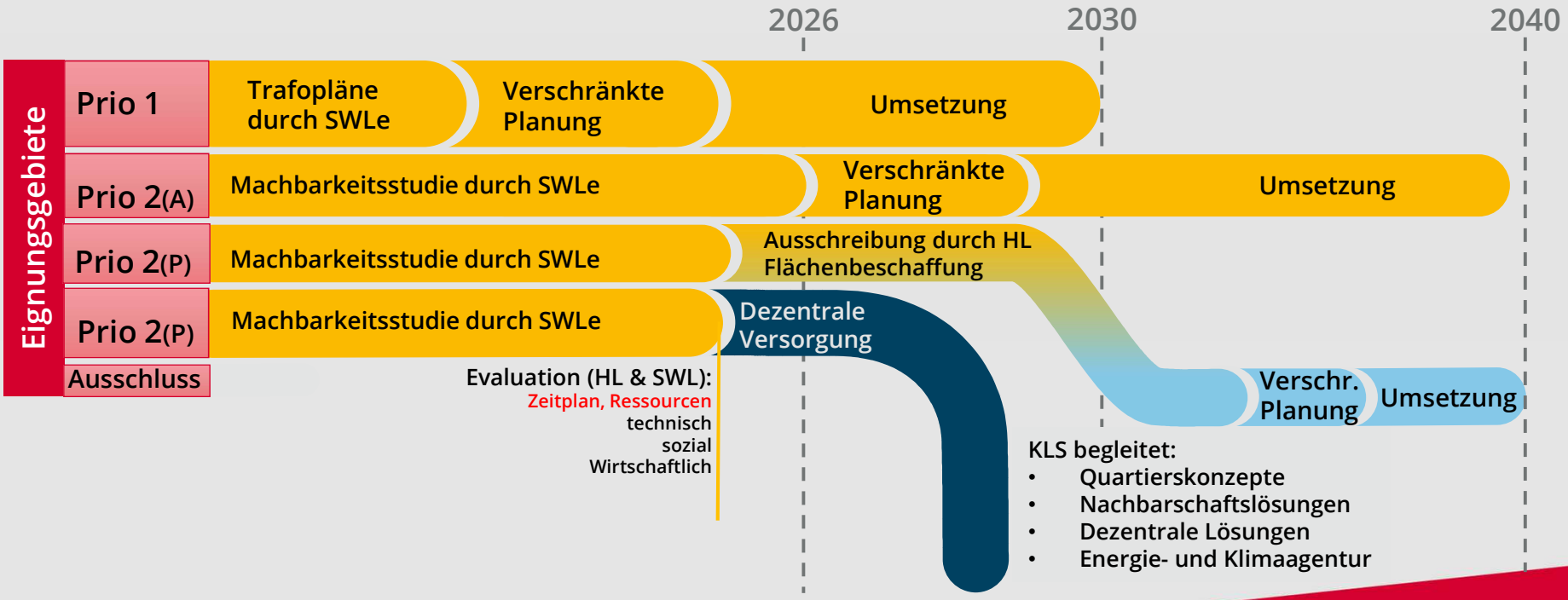
Gebiete Prio 2 | Ausbaugebiet



Gebiete Prio 2 | Potenzialgebiet



Gebiete Prio 2 | Potenzialgebiet



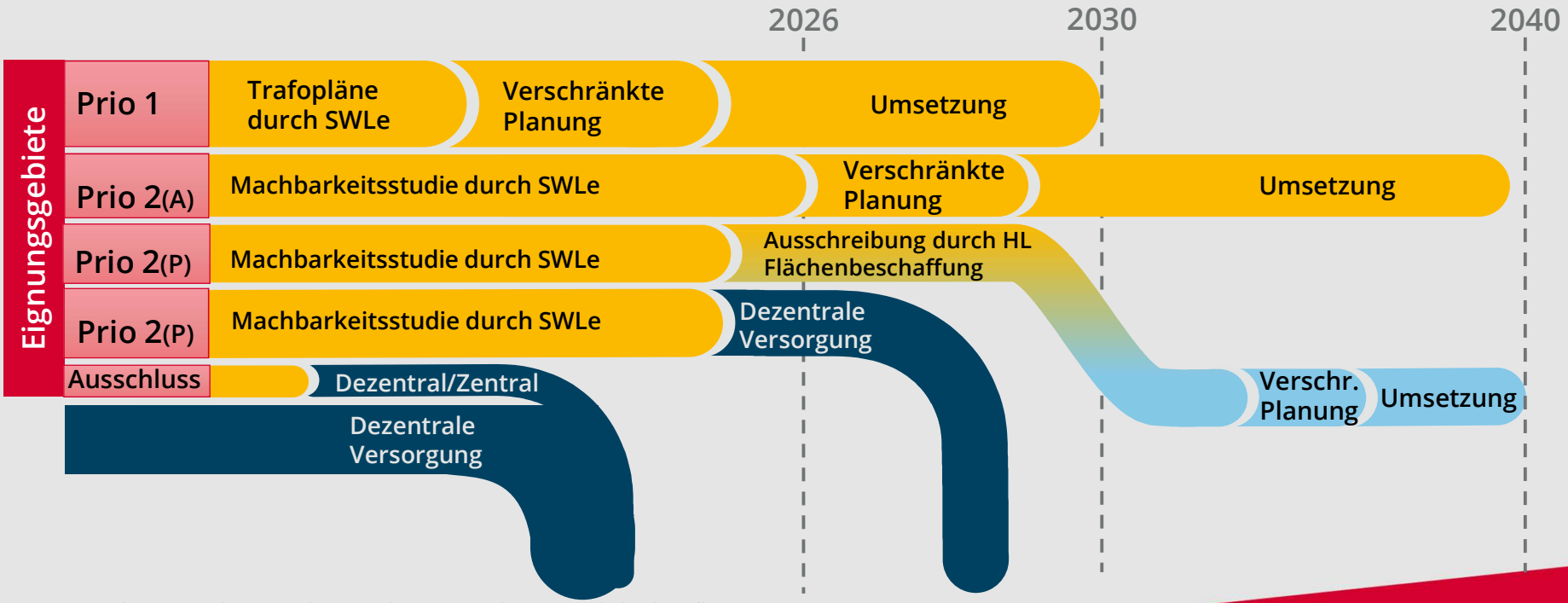
Ausgeschlossene Gebiete (Gutachten SWLe)



Bereits in KWP ausgeschlossene Gebiete



Wärmewende - Aktivitäten



Stadtwerke Lübeck energie

Zeitplan für bereits bestehende Transformations- und Ausbauplanungen der Wärmenetze der Stadtwerke Lübeck Energie GmbH

sowie

Aufzeigen einer Priorisierung der in der KWP genannten Fernwärmeeignungsgebiete nach aussagekräftigen Kriterien durch die Stadtwerke Lübeck Energie GmbH

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss zu VO/2024/13808 “Kommunale Wärmeplanung” vom 27. Februar 2025

Herausgeberin:

Stadtwerke Lübeck Energie GmbH

Geniner Straße 80

23560 Lübeck

Juni 2025

1 Vorstellung der Stadtwerke Lübeck Energie GmbH

Die Stadtwerke Lübeck Energie GmbH (SWL Energie) sind als kommunales Unternehmen in Lübeck der größte und bedeutendste Fernwärmeversorger der Hansestadt. Neben Strom, Gas und Wasser bieten die SWL Energie seit mehreren Jahrzehnten in Lübeck zuverlässig Fernwärme für mehr als 20.000 Wohnungen – darunter Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser sowie Industrie- und Gewerbeeinheiten – und sichert so das ganze Jahr über eine stabile Wärmeversorgung.

Dabei setzt die SWL Energie auf eine lokale Erzeugungsstrategie, in der hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung zukünftig mit regenerativen Technologien wie Wärmepumpen, Solarthermie, PowertoHeat und unvermeidbarer Abwärme verschränkt wird. Für 2025 ist bereits die Inbetriebnahme einer der größten Solarthermieanlagen Deutschlands in Moisling geplant, ein erster Meilenstein zum Erreichen der gesetzlichen Vorgabe einer vollständigen Umstellung der Fernwärmeversorgung auf Erneuerbare Energien und unvermeidbare Abwärme als Primärenergiequellen bis 2040.

Gleichzeitig sind sich die Stadtwerke Lübeck der Tatsache bewusst, dass die gesamtgesellschaftliche Transformationsaufgabe zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Hansestadt dynamischen Entwicklungen und den Einflüssen vieler anderer Akteur:innen in der Hansestadt unterliegt. Dies betrifft selbstverständlich auch die Fernwärmeaktivitäten der Stadtwerke Lübeck Energie GmbH, die am Ende nur dann erfolgreich sein werden, wenn die bereits bestehenden Koordinierungs- und Austauschformate auf städtischer Ebene beibehalten und ausgebaut werden: So können Synergien gehoben, (Bau-)Kosten gesenkt, Belastungen für Bürger:innen reduziert und die Wärmewende durch flexible Reaktionen so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Alle nachfolgenden Ausführungen stellen eine Antwort auf die Beauftragung aus der Bürgerschaft dar und sind daher einzig auf die Thematik Fernwärme beschränkt.

2 Hintergrund

Das Zielszenario der Kommunalen Wärmeplanung für das Jahr 2040 geht davon aus, dass im maximalen Ausbaufall etwa 60 % der dann benötigten Wärme von 1.645 GWh durch die Versorgung mit Fernwärme, also leitungsgebundener Wärme gedeckt werden kann.[1]

Ein wichtiges Ergebnis der kommunalen Wärmeplanung ist somit die Ausweisung von Gebieten, die sich grundsätzlich für eine Fernwärmeversorgung eignen. Für eine ausführliche Übersicht und Beschreibung wird auf die KWP S. 96 ff. verwiesen.

Relevant für eine Priorisierung im Sinne der hier vorliegenden Ausarbeitung sind die Gebietskategorien, die grundsätzlich als „fernwärmegeeignet“ eingestuft wurden. Die heute bereits vorhandenen Versorgungsgebiete sind für eine Priorisierung nicht berücksichtigt, da sie ohnehin als Handlungsgebiete definiert sind. Hier muss eine

[1] Hansestadt Lübeck: Kurzdarstellung des Fachgutachtens Kommunale Kälte- und Wärmeplanung, Microsoft Word - 2025_01_30_Zusammenfassung_KWP.docx

gesetzlich vorgeschriebene Dekarbonisierung der Fernwärmeerzeugung in den nächsten Jahren erfolgen.

Die Investitionstätigkeiten in den nächsten Jahren sind somit zwei grundsätzlichen für die Dekarbonisierung der gesamten Wärmeversorgung in Lübeck unbedingt erforderlichen Themengebieten zuzuordnen:

i. Dekarbonisierung der **Wärmeerzeugung** in den Bestandsnetzen
ii. Den **Ausba**u der Fernwärmeversorgung und den Neuanschluss von Kund:innen an die Fernwärme

Die CO_2-Emissionen müssen bis 2040 dadurch reduziert werden, dass der vorhandene Erzeugungspark für die Fernwärme, derzeit überwiegend bestehend aus erdgasbefeuerten Blockheizkraftwerken, durch einen anderen – aus erneuerbaren oder Abwärme-Quellen gespeisten – Erzeugungspark ersetzt wird. So werden die Menschen, die bereits heute Fernwärme beziehen, bis 2040 automatisch auf eine treibhausgasneutrale Wärmeversorgung umgestellt. An Bestandskund:innen sind dies derzeit ca. 1.800 Fernwärmeanschlüsse, eine Teilmenge (ca. 700 Liegenschaften) davon versorgt ca. 19.200 Mieter:innen.

Dieser Umbau des Erzeugungsparks in diesem engen Zeithorizont ist für sich allein genommen bereits eine enorme Herausforderung und nach Meinung von Branchenverbänden gar eine „Mammutaufgabe“[2]:

- Bis 2030 sind 30 % der Fernwärme je Fernwärmenetz treibhausgasneutral zu erzeugen, § 29 WPG
- Bis 2045 sind 100 % der Fernwärme treibhausgasneutral zu erzeugen (deutsches Ziel lt § 31 WPG), für Schleswig-Holstein gilt dies Ziel bis 2040, § 13 EWKG

Zu den Herausforderungen der Umstellung gehören unter anderem

- Sicherung der für den neuen Erzeugungspark erforderlichen Flächen.
- Sicherung der für den neuen Erzeugungspark erforderlichen Quellen an Umweltwärme, konkret Flusswasserwärme, Abwärme und Umweltwärme
- Ertüchtigung der Fernwärmeinfrastruktur bestehend aus Rohrleitungen und Hausstationen für einen effizienten Netzbetrieb mit Wärmepumpen.

Vor dem Hintergrund dieser Transformation werden in vielen Kommunen bereits die Verwaltungsabläufe angepasst: Genehmigungsverfahren für neue Wärmequellen (z.B. Großwärmepumpen an Flüssen, Bohrungen für Geothermie oder Leitungsverlegungen) gilt es zu beschleunigen. Einige Bundesländer planen hierfür auch erleichterte Verfahren[3].

[2] Dekarbonisierung und Ausbau der Fernwärme – Herausforderungen aus Sicht der Branche, Nahwärme Kompakt, AGFW Pauschinger 26.10.2023

[3] Bayern plant eine Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Flusswasserwärmepumpen Bamberger Flusswärme-Projekt als Vorbild für ganz Bayern - Treffpunkt Kommune (Abruf 21.05.2025)

3 Aufgabenstellung

Die Kommunale Wärmeplanung ist als eine „strategische Grundlage, kein direkter Bauplan zur Umsetzung“ zu verstehen. Damit treffen die grundsätzlich für die Fernwärme als theoretisch und technisch geeignet identifizierten Gebiete eine Aussage zu der grundsätzlichen Eignung eines Gebietes für die Fernwärme.

Vor diesem Hintergrund erfolgt der Auftrag über die Bürgschaft an die Stadtwerke Lübeck Energie, diesen Prüfumfang anhand einer strukturierten Bewertung zu priorisieren, um so weit, wie heute möglich, Aussagen zum Fernwärmeausbau ableiten zu können.

Allen Beteiligten ist bewusst, dass es sich dabei nur um eine auf Basis der derzeit vorhandenen Erkenntnisse erfolgte Einschätzung handeln kann.

Naturgemäß ist ein solches Vorhaben mit planerischen Unsicherheiten behaftet.

Für einen systematischen und gesamthaft strukturiert umgesetzten Fernwärmeausbau in Lübeck ist es erforderlich, die zum Ausbau gehörigen konzeptionellen Planungen als kontinuierliche fortlaufende Vorgänge zu verstehen und durchzuführen. Sie werden bis zur Erreichung des Zielzustandes des Fernwärmeausbaus erforderlich sein.

Die Darstellung dieses Vorgangs ist Gegenstand des vorliegenden Dokuments.

3.1 Auftrag aus der Bürgerschaft

In ihrer 13. Sitzung der Wahlperiode 2023 bis 2028 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 27. Februar 2025 die Kommunale Wärmeplanung beschlossen (VO/2024/13808). Den Ausführungen unter folgend wurde die Stadtwerke Lübeck Energie GmbH mit diesem Beschluss beauftragt, „[…] bis zum Sommer 2025 einen Zeitplan für bereits bestehende Transformations- und Ausbauplanungen ihrer Wärmenetze vorzulegen sowie eine Priorisierung der in der KWP genannten Fernwärmeeignungsgebiete nach aussagekräftigen Kriterien aufzuzeigen.”

Hierauf basierend geht es im vorliegenden Dokument nun um eine Priorisierung und Einordnung, um eine erste Orientierung zu geben, wie sich die Teilgebiete in groben zeitlichen Rastern einsortieren.

Es sei hiermit an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Dokument um einen vorläufigen Zwischenstand auf Basis der aktuellen Erkenntnisse handelt.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsauftrags fokussiert sich die vorliegende Ausarbeitung explizit auf Fernwärmeaktivitäten.

3.2 Grundsätzliche Priorisierungsdimensionen

Die Stadtwerke Lübeck Energie beschäftigen sich intensiv und strukturiert mit den Fernwärmeausbauplanungen auf verschiedenen Ebenen. Einzelne Flächen haben dabei aus historischen Gründen einen unterschiedlichen Planungsreifegrad. So liegen zum Beispiel für zwei Fernwärme-Bestandsgebiete bereits Wärmetransformationsplanungen vor, während derzeit weitere in der Vorbereitung zur Erstellung sind.

Auch sind derzeit bereits geplante Maßnahmen für Neukund:innen der Fernwärme in der Planung und Umsetzung, die aus der schon jahrzehntelang vorhandenen Fernwärmeaktivität der Stadtwerke Lübeck resultieren. Neu ist in diesem Zusammenhang der Umfang und die Dringlichkeit eines massiv gesteigerten Fernwärmeausbaus im Vergleich zu den vergangenen Jahren. Hierbei ist in einem größeren Zusammenhang ein planerisches Gesamtset zu integrieren, d. h. eine koordinierte Betrachtung von Planungen der verschiedenen Sparten und anderer Stakeholder:innen bzw. auf Stadtgebiet bauender Betriebe und Einrichtungen mit diesen durchzuführen. Beispielhaft sei an dieser Stelle die bereits seitens der Hansestadt initiierte und institutionalisierte „Koordinierungsrunde Großprojekte“ genannt und hervorgehoben.

Abbildung 1: Stufenweise Reifegraderhöhung von einzelnen Ausbaumaßnahmen

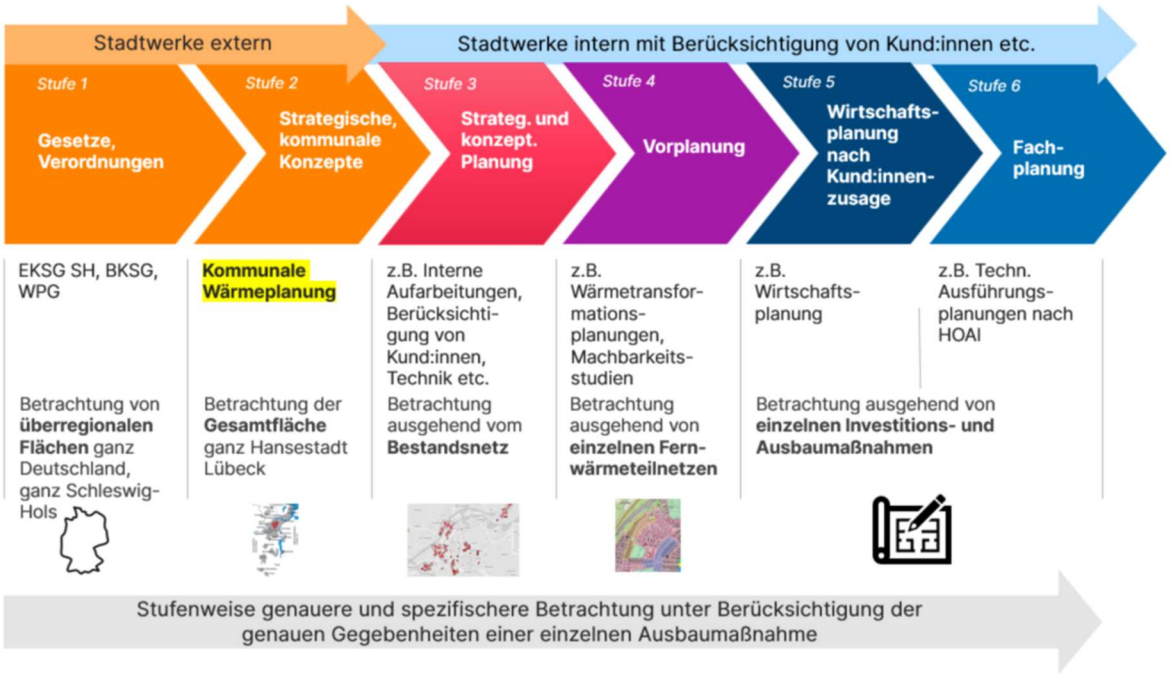


Abbildung 1 zeigt den Prozess, den letztendlich jede einzelne Ausbaumaßnahme zuvor durchlaufen hat.

4 Vorgehen & Methode

Um dieses grundsätzliche Vorgehen zu erreichen, bedarf es eines strukturierten, mehrstufigen Vorgehens mit aufeinander folgenden Schritten.

1. Das Gebiet aus der Kommunalen Wärmeplanung wird in klar abgegrenzte Teilgebiete mit möglichst homogenen Ausprägungen von relevanten Parametern unterteilt.
2. Es werden Ausschlusskriterien definiert, um die Prüfgebiete herauszufiltern, die aus der praktischen Erfahrung und der lokalen Expertise vor Ort aus Sicht der Stadtwerke Lübeck Energie derzeit nicht für einen Fernwärmeausbau durch die Stadtwerke Lübeck selbst relevant sind.
3. Bewertung des Prüfvolumens mit definierten Prio-1 Kriterien.
4. Ergänzung des Clusters für Prio 1 mit den Maßnahmen für den Umbau der Erzeugungslandschaft für eine treibhausgasneutrale Erzeugung
5. Aufnahme des Restes der Teilgebiete in ein Cluster 2, welches das verbleibende Prüfvolumen für eine spätere Priorisierung darstellt.
6. Entwicklung von Priorisierungsstruktur und -kriterien für eine spätere strukturierte Priorisierung in Abstimmung mit wesentlichen Stakeholder:innen (wie bspw. der Klimaleitstelle und dem Verkehrsflussmanagement der Hansestadt Lübeck). Im Ergebnis liegt ein Katalog von Kriterien vor, die für eine spätere strukturierte Priorisierung des verbleibenden Prio-Volumens herangezogen werden können.

Dieses mehrstufige Verfahren gewährleistet, dass der Reifegrad von einzelnen Teilgebieten berücksichtigt wird, und alle Teilgebiete einen vergleichbaren Prozess durch Konzeption, Planung und Realisierung des Wärmenetz-Ausbaus durchlaufen.

5 Aufteilung in Teilgebiete

Die im Rahmen der KWP Lübeck identifizierten Wärmenetz-Eignungsgebiete erstrecken sich mitunter über relativ große, heterogene Areale. In vielen Fällen umfasst ein solches Gebiet einen ganzen Stadtteil oder zumindest diverse Viertel mit unterschiedlichen Eigenschaften.

Generell gilt: Eignungsgebiete sind energiefachlich oft nicht exakt abgrenzbar, müssen aber planerisch für die weitere Umsetzung in klare Bereiche unterteilt werden. An den Rändern der Gebiete gibt es fließende Übergänge, wo mehrere Versorgungsoptionen denkbar sind und daher eine weitere Differenzierung erforderlich ist. Um diese Heterogenität zu beherrschen, wird hier eine strukturierte Betrachtungsweise vorgeschlagen, größere Eignungsgebiete in homogene Teilgebiete zu untergliedern.

Die kommunale Wärmeplanung in Lübeck hat eine Anzahl von zehn grundsätzlichen Fernwärmegebieten vorgelegt, die Stadtwerke Lübeck Energie haben diese nun in einem nächsten Schritt in 124 kleinere Teilgebiete aufgeteilt.

Es sei darauf hingewiesen, dass sich die Anzahl und der Zuschnitt der Teilgebiete bei weiterer Erhöhung des Planungsgrades noch verändern kann. Diese werden sich immer aus der Funktionalität der erforderlichen Granularität für die aktuell zu betrachtende Gesamtlage ergeben.

Im ersten Schritt wurden die Bestands- und Verdichtungsnetze der Stadtwerke Lübeck Energie aus dem Prüfungsumfang herausgelöst und als einzelne Teilgebiete „Bestands- und Verdichtungsnetze“ definiert. In diesen Gebieten geht es nicht mehr um eine Priorisierung für den Ausbau, sondern um die gesetzlich vorgeschriebene Dekarbonisierung und eine daran anschließende ökonomisch und technisch sinnvolle Nachverdichtung. Aus diesem Grund wurden die Bestands- und Verdichtungsnetze im Vorfelde ausgeschnitten und jeweils als einzelne Teilgebiete definiert.

Eine Übersicht über alle Teilgebiete findet sich am Ende des Dokuments in Abbildung 2. Dabei ist zu beachten, dass die Formen der Gebiete stark durch die bereits bestehenden Bestandswärmenetzteilgebiete geprägt sind, um die es sich entweder selbst handelt oder die an die angrenzenden Teilgebiete stoßen.

6 Anwendung von Priorisierungskriterien

6.1 Schritt 1: Ausschlusskriterien

Nachdem die Eignungsgebiete in Teilgebiete aufteilt wurden, in denen die für das jeweilige Gebiet relevanten Parameter jeweils eine Mindesthomogenität aufweisen, werden nun in einem nächsten Schritt diejenigen Gebiete ausgeschlossen, die auf Basis der Bewertung voraussichtlich nicht innerhalb des für den Fernwärmeausbau verbleibenden Prüfvolumens der Stadtwerke Lübeck Energie liegen, beispielsweise aufgrund von netzbaulichen Herausforderungen

Hinweis: In einem nachgelagerten Schritt wird die Hansestadt Lübeck in diesen Gebieten prüfen, inwieweit eine Versorgung durch dezentrale Heizungssysteme oder Mini-/Quartiersnetze möglich ist.

Von den 124 geclusterten Teilgebieten verbleiben nach Durchlaufen des Ausschlussprozesses 79 Gebiete im grundsätzlich empfohlenen Ausbauvolumen.

6.2 Schritt 2: Aufteilung in Gebietscluster der Priorität 1 und Priorität 2

Aus den vorhergehenden Schritten resultiert eine Menge an Teilgebieten, die grundsätzlich für den Fernwärmeausbau und einen Anschluss an die bestehenden Fernwärmenetze bis 2040 in Frage kommen.

Auch wenn es im Moment nicht möglich ist, für alle einzelnen Teilgebiete die Umsetzungswahrscheinlichkeit und den Umsetzungszeitpunkt präzise zu bestimmen, so kann mittels einer strukturierten Bewertung eine zeitliche Abstufung und Priorisierung abgeleitet werden, die auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes – mit reiner Fokussierung auf die Aspekte der Fernwärme, noch ohne integrierte Betrachtung anderer Maßnahmen – eine grundsätzliche zeitliche Einordnung ermöglicht.

Priorität 1: Im Sinne der zu Beginn des Dokuments zusammengefassten Fernwärme-Gebietskategorien der Stadtwerke Lübeck Energie sind dies Gebiete, die innerhalb der geltenden gesetzlichen Fristen dekarbonisiert werden müssen, bereits gestartete Fernwärmeaktivtäten und Ausbaugebiete, die in den kommenden 1 bis 2 Jahren begonnen werden sollen.

Priorität 2: Teilgebiete, die derzeit noch nicht priorisiert sind, „der Rest", dessen Bewertung und Priorisierung noch zu erfolgen hat und deren Umsetzungsstart nach den Teilgebieten im Cluster für Priorität 1 vorgesehen ist. Diese Teilgebiete umfassen Ausbaugebiete in den Zeitscheiben „Baubeginn in 3 bis 5 oder 6 bis 10 Jahren" und Potenzialgebiete noch ohne irgendeine mögliche zeitliche Einordnung.

Hierbei ist auch zu beachten, dass aufgrund dynamischer Entwicklungen in der Hansestadt aber auch bei anderen (tief-)bauenden Akteur:innen es im Sinne einer bestmöglichen Baustellenkoordinierung auch zu kurzfristigen Um- und Neuplanungen kommen kann.

Wie oben beschrieben, handelt es sich bei dem Priorität 2 Cluster um die Teilgebiete, die nach den Ausschlusskriterien und der Priorisierung für das Priorität 1 Cluster übrigbleiben. Diese Gebiete stellen das **zusätzliche** grundsätzlich empfohlene Ausbauvolumen dar und werden bei den Stadtwerken Lübeck Energie folgend definiert:

- Ausbaugebiete – perspektivisch
- Potenzialgebiete

Damit die erste initiale Bewertung durchgeführt werden kann, treffen die Stadtwerke Lübeck Energie gerade vorbereitende Maßnahmen. Aktuell befinden sich zu viele Teilgebiete noch in einem zu geringen Planungsreifegrad, weshalb eine fundierte Bewertung der Kriterien nicht möglich ist. Um dies zu ändern, werden strategische Planungen und Vorplanungen bspw. in Form von Transformationsplänen und Machbarkeitsstudien vorbereitet[4] **Sobald über alle Teilgebiete ein ausreichender Kenntnisstand vorliegt, kann eine Bewertung stattfinden. Dies ist voraussichtlich Ende 2026 der Fall.**

[4]https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Waermenetze/Effiziente_Waermenetze/effiziente_waermenetze_node.html)

7 Zusammenfassung

Die kommunale Wärmeplanung verpflichtet dazu, Potenziale erneuerbarer und effizienter Wärmeversorgung systematisch zu erfassen. Fernwärme gilt in verdichteten Räumen und bei Nähe zu Wärmequellen als zentrale Option. Die Aussage „Fernwärme grundsätzlich geeignet“ bleibt jedoch häufig auf einem konzeptionellen Niveau und lässt keine Schlussfolgerung über die tatsächliche Realisierbarkeit oder den Zeithorizont der Umsetzung zu.

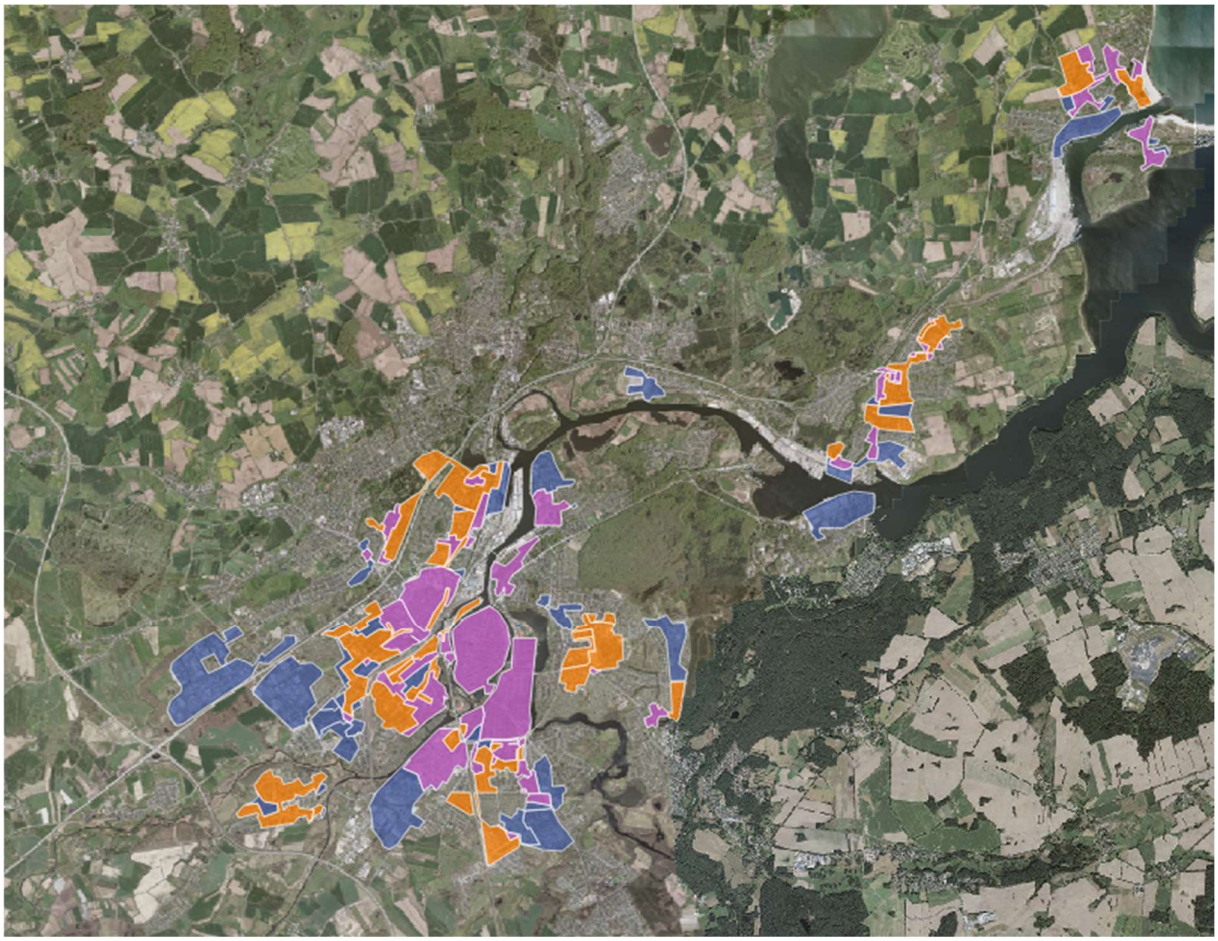
Diese strategische Vorbereitung wurde als Basis für das vorliegende Dokument genommen und darauf in der erläuterten Vorgehensweise aufgebaut.

Aus den 10 Fernwärmeeignungsgebieten wurden 124 Teilgebiete geschnitten, die sich im ersten Schritt an den Bestands- und Verdichtungsgebieten der Stadtwerke Lübeck Energie orientieren und danach mittels Faktoren zu sinnvoll homogenen Teilgebieten aufgeteilt wurden.

Die Abbildung 2 zeigt das Gesamtergebnis der Vorgehensweise. Dabei bildet die gesamte in verschiedenen Farben eingefärbte Fläche den Umfang der in der KWP skizzierten Fernwärmeeignungsgebiete. Im Weiteren die Erläuterung zu den Farben:

- Blau: Teilgebiete, die auf Grund von Ausschlusskriterien aus dem grundsätzlich empfohlenen Ausbauvolumen ausgeschlossen wurden
- Orange: Teilgebiete im Priorität 1 Cluster
- Lila: Teilgebiete im Priorität 2 Cluster

Abbildung 2: Gesamtergebnis des Dokumentes



Hinsichtlich der zeitlichen Einordnung lässt sich mit heutigem Kenntnisstand zusammenfassen:

Cluster 1:

> Im Sinne der zu Beginn des Dokuments zusammengefassten Fernwärme-Gebietskategorien der Stadtwerke Lübeck Energie sind dies Gebiete, die innerhalb der geltenden gesetzlichen Fristen dekarbonisiert werden müssen, bereits gestartete Fernwärmeaktivtäten und Ausbaugebiete, die in den kommenden 1 bis 2 Jahren begonnen werden sollen.
>
> Für die Dekarbonisierung von Bestandsnetzen sind (für Schleswig-Holstein) ein 30 % Anteil Wärme aus erneuerbaren Energien, unvermeidbarer Abwärme oder einer Kombination daraus bis 2030 und 100 % Anteil Wärme aus erneuerbaren Energien, unvermeidbarer Abwärme oder einer Kombination daraus bis 2040 gesetzlich vorgeschrieben.
>
> Die Möglichkeiten der Dekarbonisierung werden im Rahmen von geförderten Transformationsplanungen untersucht. Zwei Transformationsplanungen wurden bereits erstellt und befinden sich gerade in den Endzügen zur Bewilligung. Für die verbleibende Bestandnetze werden die Transformationsplanungen nach Modul 1 der BEW Förderung bis Ende 2025 beantragt, die Vorbereitungen in Form der Erstellung einer Projektskizze für jeden Bestandnetz laufen bereits. Ein ausreichender Kenntnisstand zur weiteren Planung für die Gesamtheit aller Bestandsnetze liegt voraussichtlich Ende 2026 vor.

Cluster 2:

> Sobald über die Gesamtheit aller Teilgebiete – auf Basis der Ergebnisse von Transformationsplanungen, Machbarkeitsstudien etc. – ein ausreichender Kenntnisstand vorliegt, kann eine detailliertere Bewertung stattfinden. Dies ist voraussichtlich Ende 2026 mit Vorliegen der Ergebnisse der Studien aus allen Gebieten der Fall.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2024/13418-01-01
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Kosten-Wirksamkeits-Analyse Zukunftsszenarien ÖPNV

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit dem Antrag VO/2024/13418-01 wurde beschlossen, dass ein Nutzen-Kosten-Vergleich des Straßenbahnszenarios aus dem Teilgutachten „Potenzialanalyse Straßenbahn“ des VEP mit dem nur auf Bussen basierenden „Verkehrswendeszenarios“ durchgeführt wird.

Als Grundlage für die Entscheidung über eine vertiefte Untersuchung der technischen Machbarkeit und einen detaillierten Trassenverlauf wird die Verwaltung beauftragt, als Zwischenschritt folgendes untersuchen zu lassen:

- Nutzen-Kosten-Vergleich der Straßenbahn ~~(bei einem Modal Split von 15,5%)~~ und des Verkehrswendeszenarios der Busse ~~(bei einem Modal Split von 15,5%)~~.

  Dabei sind u. a. zu berücksichtigen:
  - Notwendige Investitionen in Fahrwege (einschließlich Leitungsverlegung und erschütterungsfreie Untergründe in der Altstadt), Betriebshöfe, Fahrzeuge etc. sowie Betriebskosten und -verluste.

  - Mögliche Fördergelder von EU, Bund und Land, sowie deren Förderbedingungen und Prognose über deren Bestand sowie dynamische Anpassungsmöglichkeiten.

- Nutzen-Kosten-Untersuchung der Brückensanierungen mit Schwerpunkt auf die mögliche Förderung und Förderumfang (bezogen auf einen Denkmalschutz bei den Brücken) durch den Bau einer Straßenbahn und ohne.

- Zuwachs an erforderlichen Planungs- und Bauressourcen und die damit verbundenen Kosten

- Unterschiede bei Kosten und Förderung zwischen Straßenbahnen auf eigener Trasse und Mischverkehr

- Vergleich der Klimaeffekte durch eine E-Bussystem und ein Straßenbahnsystem (Bau und Betrieb)

Bericht:

Ausgangslage

Im Rahmen der VO/2024/13418 Verkehrsentwicklungsplan – Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn wurden sowohl die Potenziale als auch die Machbarkeit einer Straßenbahn intensiv geprüft. Im Ergebnis war dabei festzustellen, dass Potenziale und Machbarkeit gegeben sind, aus Sicht der Verwaltung aber ausfolgenden Gründen keine weiteren Schritte zur Umsetzung einer Straßenbahn eingeleitet werden sollten:

- Die dargestellten Kosten sind (trotz Förderung) extrem hoch. Auch wenn sich die derzeitige finanzielle Situation der Hansestadt langfristig wieder verbessern sollte, wäre die Implementierung der Straßenbahn eine enorme Belastung des städtischen Haushalts.

- Die jetzige Baustellensituation in Lübeck wird von weiten Teilen der Einwohnenden bereits als sehr negativ wahrgenommen. Der Bau der Straßenbahn würde dieses negative Stimmungsbild voraussichtlich vervielfachen.

- Vor allem im Bereich der engen Altstadt steht der Bau der Straßenbahn womöglich in Konkurrenz zum Ausbau der Wärmenetze, da diese in der Regel nicht übereinander gebaut werden.

- Auch stellt der Bau einer Straßenbahn eine Festlegung auf einen Verkehrsträger für viele Jahrzehnte dar. Es ist nicht absehbar, wie sich Mobilitätstechnologien in den kommenden Jahren entwickeln werden. Es wäre bedauerlich, wenn die Straßenbahn eines Tages erneut als nicht zukunftsgerecht wahrgenommen würde.

- Trotz anfänglicher Begeisterung und weit fortgeschrittener Planungen können Straßenbahnprojekte kurz vor Baubeginn noch gestoppt werden, wie zahlreiche Beispiele verdeutlichen. Dies stellt auch mit Blick auf den Personal- und Ressourceneinsatz der Verwaltung ein erhebliches Risiko dar.

Die Straßenbahn käme voraussichtlich auf einen Modal-Split-Wert von 15,4 %. Der Zielwert für den ÖPNV im VEP sollte gemäß Grundlagenbeschluss 20 % betragen. Um die Effekte eines reinen Bussystems gegenüber stellen zu können, wurde daher ein sog. Verkehrswendeszenario erarbeitet. Dieses käme mit einem sehr stark ausgebauten Busnetz auf 16 % Modal Split. Ein Vergleich dieser beiden Ansätze wird allerdings dadurch erschwert, dass bei der Einführung einer Straßenbahn vor allem die Investitionskosten besonders hoch sind, bei einem Bussystem gemäß Verkehrswendeszenario wiederum die Betriebskosten.

Daher sollte gemäß Antrag ermittelt werden, wie die beiden Ansätze in einem direkten Nutzen-Kosten-Vergleich abschneiden.

Methodik

Aus den Diskussionen im Bauausschuss ging hervor, dass Erkenntnisse darüber gewünscht sind, wie hoch der Mitteleinsatz bei den beiden Zukunftsszenarien sein muss, um ein vergleichbares Ziel zu erreichen. Es soll also ein Bewertungsverfahren angewandt werden, bei dem die Kosten separat ausgewiesen werden. Das Verfahren der standardisierten Bewertung, das zur Prüfung der Förderfähigkeit von Investitionsprojekten zum Einsatz kommt, ist daher nicht geeignet:

Bei diesem Verfahren wird der Nutzen in Geldeinheiten umgerechnet und teilweise mit den Kosten verrechnet. Darüber hinaus bedarf eine standardisierte Bewertung einen deutlich umfangreicheren Projektstand wie einer Objektplanung (mindestens) auf dem Niveau einer Vorplanung sowie abgestimmter Planungen des allgemeinen ÖV-Angebots.

Daher wird eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) durchgeführt. Bei der KWA werden die Kosten und die Wirkung von Maßnahmen jeweils separat ermittelt und in einem Diagramm eingetragen. In dieser Darstellung lassen sich insbesondere die Kosten und die Kosteneffizienz verschiedener Szenarien vergleichen. Sie ist daher besonders dann geeignet, wenn verschiedene Zukunftsszenarien verglichen werden sollen und man sich noch nicht auf ein Szenario festgelegt hat.

Bei der KWA wurden drei Zukunftsszenarien für das Jahr 2035 analysiert:

- Prognose-Nullfall mit Zielnetz laut **5. RNVP** inkl. SPNV-Netz 2035
- **Verkehrswendeszenario** mit gestärktem Busnetz inkl. SPNV-Netz 2035
- **Straßenbahnnetz** mit vier Linien mit angepasstem Busnetz (jeweils als Variante mit und ohne Förderung) inkl. SPNV-Netz 2035

Die Wirksamkeit wird dabei – entsprechend den Zielen des VEP – auf zwei verschiedene Arten gemessen:

- Prozentualer Anteil des ÖPNV an Wegen der Lübecker:innen im Alltag (Modal Split)
- Verkehrsleistung der Lübecker:innen (Pers-km/Jahr)

Die Kosten des jeweiligen Szenarios setzen sich zusammen aus den Betriebskosten und aus den Abschreibungskosten von Investitionsmaßnahmen. Letzteres betrifft insbesondere das Straßenbahnszenario. Dabei werden die Kosten der Investitionen auf die Lebensdauer der jeweiligen Bauwerke umgerechnet. Ebenfalls berücksichtigt sind Zinskosten die dadurch entstehen, dass Investitionen schon vor der Nutzung bezahlt werden müssen. Für das Straßenbahnszenario sind außerdem die Kosten mit und ohne Förderung dargestellt. Alle Kosten sind auf das Jahr 2024 normiert.

In der durchgeführten KWA werden Kosten und Wirksamkeit nicht absolut dargestellt, sondern relativ zu einem sog. „Nullfall“. Dieser entspricht dem Angebot, dass angenommen werden kann, falls keine der Maßnahmen umgesetzt werden sollte (also dem Stand 2022). Die Verkehrsnachfrage des Nullfalls sowie der Szenarien werden mit den fortgeschriebenen Strukturdaten des Jahres 2035 berechnet.

Parameter in Bezug auf Einzelfragen aus dem Antrag

Leitungsverlegung:
Leitungsverlegungen, die für den Bau einer Straßenbahn notwendig sind, sind mit Abschlägen förderfähig. Die genaue Höhe des Abschlags wird mit dem Zuwendungsgeber vereinbart. Bei anderen GVFG-Projekten des Bundes wurde die Höhe der Abschläge – als sogenannter „Neuwertausgleich“ – wie folgt festgelegt:

- Telekommunikationsleitungen – 20 % nicht zuwendungsfähig als Neuwertausgleich;
- Weitere Leitungsanlagen (Gas, Wasser, Elektrizität etc.) – 40 % nicht zuwendungsfähig als Neuwertausgleich;
- Lichtsignalanlagen (nur bei Bestandsanlagen) – 40 % nicht zuwendungsfähig als Neuwertausgleich.

Bei einer Gesamtförderquote von 90 % nach GVFG werden also z. B. für eine Kanalverlegung 54 % der Kosten gefördert.

Erschütterungsfreie Untergründe in der Altstadt:

Moderne Straßenbahnsysteme können mit einem erschütterungsarmen Oberbau, der schwingend und elastisch gelagert ist, gebaut werden. Allerdings ist die Übertragung der Schwingungen immer stark vom jeweiligen Untergrund abhängig. Außerdem hat die Geschwindigkeit bzw. die Trassierung einen Einfluss auf die Übertragung der Schwingungen. Vorher-Nachher-Vergleiche können durchgeführt werden.

Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum:

„Der Katalog von lärmreduzierenden Maßnahmen ist insgesamt umfangreich und bietet unterschiedliche Wirkungen zu einer weiten Bandbreite an den jeweiligen Kosten. Eine akustische Fahrzeug- und Fahrwegüberwachung bietet erhebliche Vorteile für das Verkehrsunternehmen und für die betroffenen Anwohner. Vor allem eine regelmäßige Gleisüberwachung und eine darauf beruhende Gleispflege garantieren dauerhaft niedrige Schallemissionen. Damit erhöht sich die Akzeptanz der Anwohnenden für den Straßenbahnbetrieb.“ (UBA (Hrsg.), 2017: Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, S. 16)

Förderkulisse allgemein:

- siehe VO/2024/13418 Anlage 1 u. a. Kap. 4.5 Fördermöglichkeiten.
  Üblicherweise beträgt der Bundesanteil 75 % der förderfähigen Kosten. Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich aus verschiedenen Landesprogrammen wie z. B. das GVFG-SH. Der Landesanteil beträgt in anderen Bundesländern i. d. R. 15 %. Folglich kann von einer Förderung i. H. v. bis zu 90 % ausgegangen werden.

- siehe GVFG :
  „Für die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem zum 1. Januar 2020 novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stehen in den Jahren 2021 bis 2024 1,0 Mrd. EUR jährlich zur Verfügung. Ab 2025 werden sie auf 2,0 Mrd. EUR angehoben und in den Folgejahren um jeweils 1,8 % erhöht. Mit der Novellierung des Gesetzes wurde der Fördersatz von bisher 60 % auf grundsätzlich bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten angehoben. Zusätzlich wurden die Fördermöglichkeiten erweitert.“ (Deutscher Bundestag, 2024: Finanzplan des Bundes 2024 bis 2028 | Drucksache 20/12401)

- siehe GVFG-SH (siehe u. a. § 1 GVFG-SH bzgl. Herkunft und Verwendung der Mittel; Eine Revision der Mittel erfolgt gemäß § 1 GVFG-SH Abs. 8 im Jahr 2035).

Es ist davon auszugehen, dass das GVFG und GVFG-SH über Jahre Bestand haben und nur bei Bedarf novelliert bzw. an die Realitäten in den Kommunen angepasst werden.

Förderkulisse Brückensanierungen:

Der Ausbau von Bestandsbauwerken (z. B. Brückensanierungen) oder der Neubau von Bauwerken (z. B. Brückenneubauten) ist gemäß GVFG grundsätzlich förderfähig, wenn schienengebundene Verkehrsmittel wie z. B. eine Straßenbahn über diese verkehren. Hierbei gibt es i. d. R. keine Abschläge, d. h. Brückenbaumaßnahmen würden mit dem GVFG-Fördersatz von bis zu 90 % gefördert.

Der Denkmalschutz ist grundsätzlich zu berücksichtigen und förderfähig. Die Integrität und Authentizität der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ist unbedingt zu bewahren, falls eine Straßenbahn wiedereingeführt werden sollte. Sind mehrere denkmalschutzgerechte Varian-

ten möglich, wäre mit dem Zuwendungsgebenden zu besprechen, ob bei Wahl der teureren Variante nur ein Teil der Kosten gefördert wird.

Ohne Straßenbahn werden Sanierungsmaßnahmen von Straßenbrücken i. d. R. aus den GVFG-Fördertöpfen des Landes S-H gefördert. Dafür können Förderquoten um die 50 % erreicht werden. Derzeit haben die Fördertöpfe des Landes aber keine ausreichenden Mittel.

Im Folgenden sind die Aufwendungen für die Ertüchtigung der Brückenbauwerke aufgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei einer Ertüchtigung der Brücken eine deutlich kürzere Lebensdauer zugrunde gelegt werden muss.

	Ertüchtigung	**Ersatzneubau**
Holstenbrücke	nicht möglich, da Gründung bereits instandgesetzt wurde und es dort keine Traglastreserven gibt	mit ca. 300 m² Brückenfläche (inkl. Verbreiterung) ca. 15 Mio. EUR
Moltkebrücke	mit hohem Aufwand möglich (Überbau, Gründung, Ufermauern); Restlebensdauer 40 bis 50 Jahre; 15 Mio. EUR	mit ca. 500 m² Brückenfläche ca. 25 Mio. EUR
Mühlentorbrücke	mit hohem Aufwand möglich, 35 Mio. EUR	mit ca. 1.600 m² Brückenfläche 20 Mio. EUR
Burgtorbrücke	mit hohem Aufwand möglich, 35 Mio. EUR	mit ca. 1.600 m² Brückenfläche 20 Mio. EUR
Puppenbrücke	mit hohem Aufwand möglich, 15 Mio. EUR	mit ca. 780 m² Brückenfläche 22 Mio. EUR
Mühlenbrücke	nicht möglich, da die Gründung keine Traglastreserven hat	mit ca. 180 m² Brückenfläche 7 Mio. EUR
Rehderbrücke	nicht möglich, da die Gründung und Ufermauern keine Traglastreserven haben Düker befindet sich längs unter der Brücke/unter ELK	mit ca. 800 m² Brückenfläche (inkl. Verbreiterung) 18 Mio. EUR
Bahnhofsbrücke	nicht erforderlich, da das Lastmodell LMM die Lasten aus Straßenbahnverkehr bereits berücksichtigt. Konstruktiv sind Maßnahmen für die Gleisanlage vorzusehen.	

Abgesehen von der Bahnhofs- und Moltkebrücke stehen die übrigen Brückenbauwerke kurz- bis mittelfristig zur Sanierung an (siehe VO/2022/11418) und fielen so in einen etwaigen Projektzeitraum der Straßenbahn.

Förderkulisse bei eigener Trasse und Mischverkehr:

Alle Oberbauformen sind förderfähig. Als Mindestbedingung gilt gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine sog. „überwiegende“ Führung auf besonderem Bahnkörper für die GVFG-Förderfähigkeit. Die Gesamtstreckenlänge des erarbeiteten Straßenbahnnetzes beträgt 31,4 Kilometer (siehe VO/2024/13418 Anlage 1 u. a. Kap. 4.3.3 Oberbauformen). Demzufolge müssten mindestens 15,75 Kilometer auf besonderem Bahnkörper bzw. eigener Trasse geführt werden, um die Mindestbedingung der GVFG-Förderfähigkeit zu erfüllen.

Ergebnisse

In Bezug auf die **Wirksamkeit** erzielt das Verkehrswendeszenario mit +5,48 Prozentpunkten knapp den höchsten Modal Split-Zuwachs, gefolgt vom Straßenbahnszenario mit +5,29. Beim Personenkilometer-Zuwachs liegt das Verkehrswendeszenario ebenfalls leicht vorne.

Bildet man einen Kosten-Wirksamkeits-Quotient (EUR/%-Punkt Modal Split), erlangt man folgende Ergebnisse:

- Straßenbahn mit Förderung: 4,51 Mio. EUR/%-Punkt
- 5. RNVP: 4,93 Mio. EUR/%-Punkt
- Straßenbahn ohne Förderung: 7,31 Mio. EUR/%-Punkt
- Verkehrswendeszenario: 10,64 Mio. EUR/%-Punkt

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass das Straßenbahnszenario mit Förderung am effizientesten ist und fast dieselbe Wirkung wie das Verkehrswendeszenario erreicht – aber zu deutlich geringeren Kosten. Das Zielnetz aus dem 5. RNVP ist wirtschaftlich am günstigsten umsetzbar, hat aber auch die geringste Wirkung. Das Verkehrswendeszenario ist zwar wirksam, aber sehr teuer (hohe Busbetriebskosten).

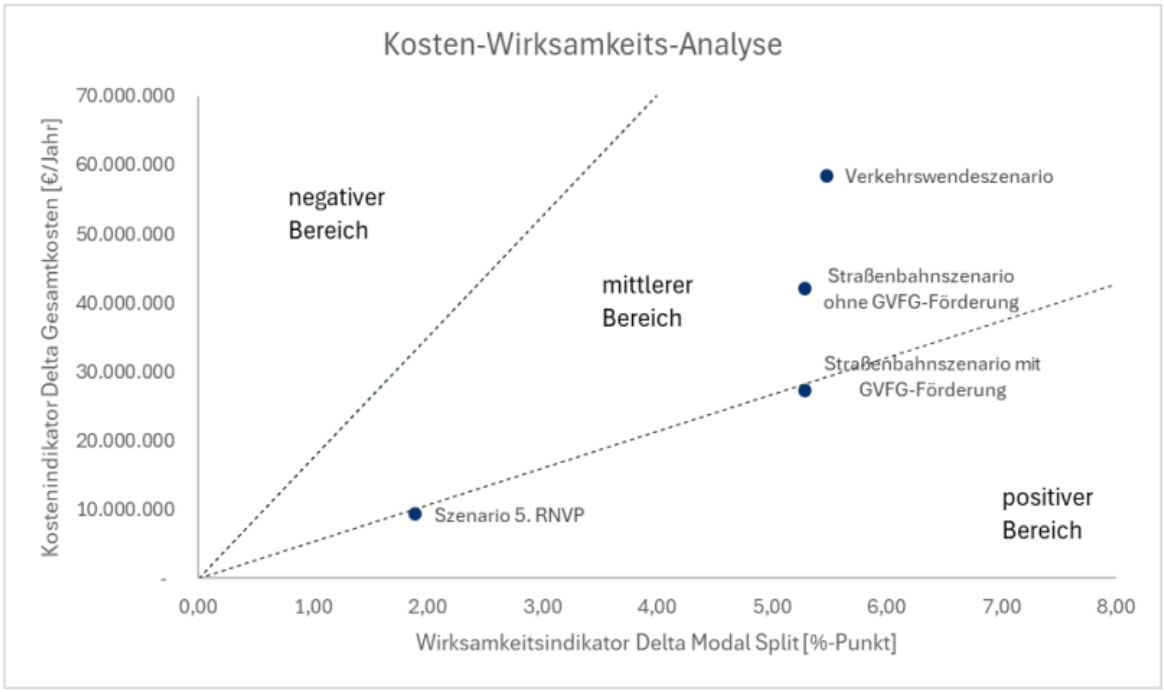


Abbildung 1: Kosten-Wirksamkeits-Analyse - hier mit dem Modal Split nach Wegen als Wirksamkeitsindikator

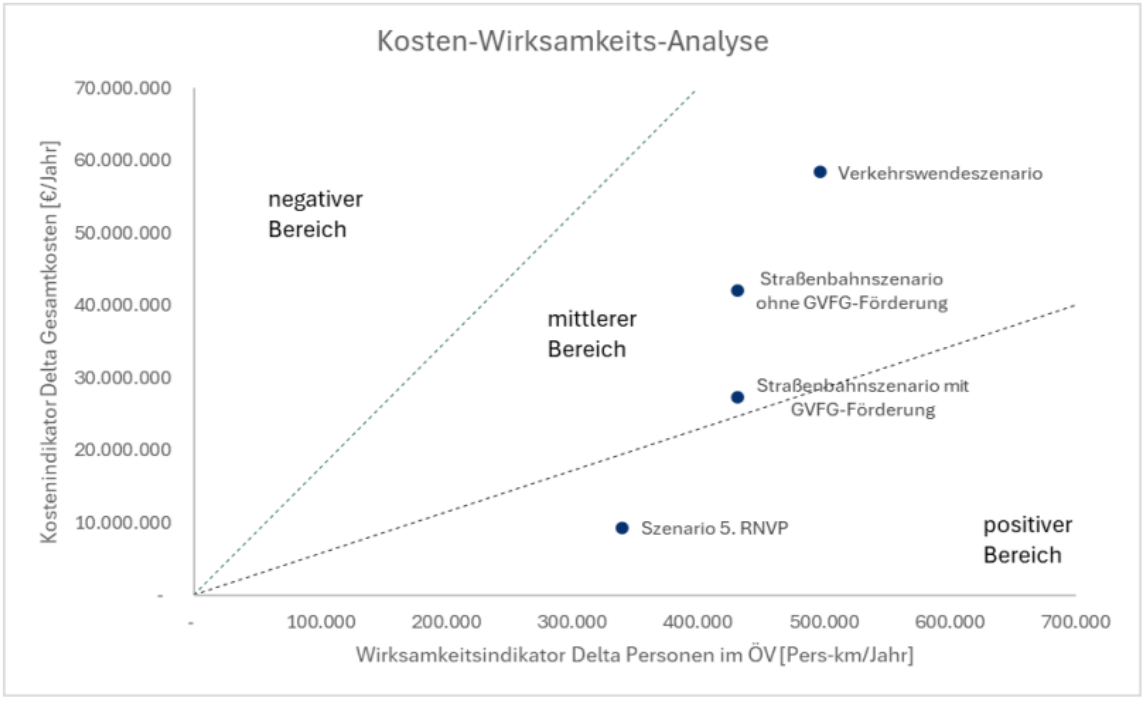


Abbildung 2: Kosten-Wirksamkeits-Analyse – hier mit Personen-km im ÖPNV als Wirksamkeitsindikator

Aus den Ergebnissen lassen sich folgende Erkenntnisse bzgl. des ÖPNV in Lübeck gewinnen:

- Die niedrige Kosteneffizienz des Verkehrswendeszenarios zeigt, dass es sehr teuer wird, falls versucht wird, eine maximale Nachfrage mit einem reinen Bussystem zu erreichen. Wirtschaftlich realisierbar wäre wahrscheinlich nur ein „abgespecktes“ Netz mit dann geringeren Nachfragewerten.

- Die vergleichbaren Kosteneffizienz-Werte des 5. RNVP und des Straßenbahnszenarios zeigen, dass die Abschreibungen der Investitionskosten nicht übermäßig ins Gewicht fallen. Die Abschreibungskosten des Straßenbahnszenarios stehen also in einem besseren Verhältnis zur Nachfragewirkung als die Betriebskosten eines sehr stark ausgebauten Bussystems wie dem Verkehrswendeszenario.

- Gemäß Potenzialanalyse Straßenbahn bestehen noch Möglichkeiten, die Nachfrage zu steigern, z. B. durch weitere Linien. Ob dies aber mit der gleichen Kosteneffizienz möglich ist, ist offen.

Einfluss der neuen MiD/MuiL-Daten

Bei der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) handelt es sich um eine deutschlandweite Befragung zum Mobilitätsverhalten. Die letzte Befragung aus dem Jahr 2017 war Grundlage für die Modal-Split-Werte, mit denen in den vergangenen Jahren gearbeitet wurde. Aktuell liegt eine neue Befragung vor – „Menschen unterwegs in Lübeck“ (MuiL), die methodisch deckungsgleich ist und neue Ergebnisse liefert.

Mit Blick auf die parallel in die Gremien eingebrachten VO/2025/14410 sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die aktuellen neuen Daten aus der MiD/MuiL 2024 für Lübeck im Zeitraum von 2017 auf 2024 ein Wachstum des Modal Split im ÖPNV von 11,5 % auf 14,7 % aufzeigen.

Hintergrund dürfte hier auch der ab dem Fahrplanwechsel 12/2021 eingeleitete Angebotsausbau im ÖPNV sein, mit dem fortan ein stärkerer Fokus auf die Verkehrswende gelegt wurde:

- 12/2021 wurden Taktlücken auf einer Reihe von Linien geschlossen,
- 12/2022 wurden dann erste Taktharmonisierungen auf einigen Linien durchgeführt, die zu ersten gemeinsamen Überlagerungstakten führten,
- 04/2023 wurde der Nordabschnitt der Linie 40 zum Halbstundentakt verdichtet und
- 12/2023 der Lübeck-Takt auf vier Radialachsen eingeführt, der Abendverkehr durch die (Wieder-)Einführung von Sternfahrten verbessert, der neue Bahnhaltepunkt Moisling inklusive umfangreicher Busverknüpfung in Betrieb genommen und umfangreiche Angebotserweiterungen im SPNV eingeführt.

Insbesondere auf den neuen 10-Minuten-Taktachsen des Lübeck-Takts und bei den Sternfahrten gab es infolge eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen, was letztlich auch durch die Einführung des Deutschlandtickets unterstützt und beflügelt wurde. Dies bedeutet, dass die Diskussionen im Rahmen des Grundlagenbeschlusses zum VEP, der Straßenbahn und des Verkehrswendeszenarios mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Basis nicht ganz aktueller Zahlen geführt wurden.

Es darf angenommen werden, dass bereits mit den o. g. Maßnahmen und der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 eine Steigerung im Modal Split des ÖPNV in Lübeck zu verzeichnen gewesen ist. Die Auswirkungen des Deutschlandtickets konnten wiederum bei der Prognose der Effekte einer Straßenbahn oder eines Verkehrswendeszenarios nicht einfließen.

Letztlich ist dies allerdings kaum erheblich für die Frage, ob man eine Straßenbahn einführen möchte oder den Busverkehr massiv stärken möchte. Es ist aber eine relevante Erkenntnis in Bezug auf folgende Aspekte:

- Mit den Maßnahmen im ÖPNV der letzten Jahre hat es bereits eine signifikante Erhöhung des Modal Splits des ÖPNV gegeben. Den Basiswert aus der MiD 2017 von 11,5 % für die Berechnungen der Zukunftsszenarien zugrunde zu legen, war daher vermutlich zu niedrig angesetzt.

- Da die Effekte der Straßenbahn und des Verkehrswendeszenarios von einem älteren und geringeren Basiswert ausgegangen sind, ist davon auszugehen, dass deren Effekte (15,4 bzw. 16,0 %) bei einer Neubewertung höher ausfallen würden, z. B. wenn man die aktuellen MiD- und Angebots-Daten im Verkehrsmodell zugrunde legt.

- Somit sind wir sowohl im Status quo als auch bei den beiden Zukunftsszenarien mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger weit vom Mindest-Zielwert von 20 % (ÖV Modal Split der Wege) entfernt als angenommen. Diese Werte zu aktualisieren wird allerdings nicht empfohlen, da dies sehr aufwendig wäre und keinen Einfluss auf die Grundfrage des zukünftigen Systems hat, da beide Zukunftsszenarien wahrscheinlich gleichermaßen höhere Werte aufweisen würden.

  Die Differenz der Basiswerte (11,5 % und 14,7 %) liegt bei 3,2 %. Würde man diese Differenz auf die Zielwerte der Zukunftsszenarien anlegen, würden diese letztendlich bei 19,2 % (Verkehrswendeszenario) bzw. 18,6 % (Straßenbahn) liegen. Hierbei handelt es sich aber nur um eine grobe Schätzung!

Erforderliche Planungs- und Bauressourcen

Die Stadt Kiel hat eine „Organisationsstudie für die Planung, den Bau und den Betrieb eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel“ (2021) erarbeiten lassen („Organisationsstudie“, abrufbar unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumentation_der_weg_zur_kieler_stadtbahn.php). In der Empfehlungsvariante gehen die Autor:innen von einem durchschnittlichen Personalbedarf von insgesamt 34 Personen bis zur Inbetriebnahme der Kieler Stadtbahn aus (S. 39 f.). Für die Planung des neuen hochwertigen ÖPNV-Systems wird ein jährlicher Personalaufwand von durchschnittlich ca. 2,3 Mio. EUR für einen

Zeitraum von 3 – 4 Jahren und während der Umsetzung der Baumaßnahmen von durchschnittlich ca. 2,9 Mio. EUR abgeschätzt (S. 41).

Die Stadt Kiel hat gemäß den Veränderungslisten der Stellenpläne für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 fünf neue Planstellen in Vollzeit (E13, E13, A11, E11, E10) und zwei neue Planstellen in Teilzeit (E12) im Zusammenhang mit der Planung der Stadtbahn geschaffen.

Diese Werte dienen der Orientierung und sind nicht 1:1 auf Lübeck übertragbar. Auch wenn die beiden Straßenbahnnetze eine vergleichbare Gesamtlänge aufweisen, so hat Lübeck bspw. deutlich mehr betroffene Brücken. Nicht ausblenden darf man in diesem Zusammenhang auch die zunehmend schwieriger werdende Gewinnung von Fachkräften.

Vergleich der Klimaeffekte E-Bussystem/Straßenbahn (Bau und Betrieb)

Die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen im Personenverkehr betragen in Deutschland[1] (Bezugsjahr 2023) 50 Gramm (g) pro Personenkilometer (Pkm) für Straßen- und Stadtbahnen sowie 92 g/Pkm für Linienbusse im Nahverkehr (alle Antriebe; Diesel, Elektro, Hybride, Erdgas). Davon entfallen gemäß Umweltbundesamt (2024) 66 g/Pkm auf Elektrobusse und 95 g/Pkm auf Dieselbusse.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2023: Linien- und Individualverkehr

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.61c

Verkehrsmittel	g / Pkm	Treibhausgase [1]	Stickoxide	Partikel [2]	Auslastung
Pkw [3]		164	0,30	0,012	1,4 Pers./Pkw
└ *davon Elektro-Pkw*		*72*	*0,07*	*0,003*	
└ *davon Hybrid-Pkw*		*114*	*0,09*	*0,007*	
└ *davon Diesel-Pkw*		*172*	*0,49*	*0,014*	
└ *davon Benzin-Pkw*		*164*	*0,17*	*0,012*	
Flugzeug, Inland		297 [4]	0,95	0,019	70 %
Eisenbahn, Fernverkehr		26	0,03	0,001	49 %
Linienbus, Fernverkehr		30	0,03	0,002	52 %
Eisenbahn, Nahverkehr		49	0,16	0,004	27 %
└ *davon Dieseltraktion*		*84*	*0,62*	*0,014*	
└ *davon Elektrotraktion*		*40*	*0,04*	*0,002*	
Linienbus, Nahverkehr [5]		92	0,23	0,008	16 %
└ *davon Elektrobusse*		*66*	*0,07*	*0,003*	
└ *davon Dieselbusse*		*95*	*0,25*	*0,008*	
Straßen-, Stadt- und U-Bahn		50	0,05	0,002	17 %
Pedelec		3	0,00	0,000	1 Pers./Pedelec

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin; sämtliche für Elektroantrieb ausgewiesenen Emissionsfaktoren basieren auf Werten zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. "CO_2Kompass" der Deutschen Bahn AG), können daher von den in der Tabelle dargestellten Werten abweichen.

[1] CO_2 / CH_4 / N_2O angegeben in CO_2-Äquivalenten gemäß AR5 (5. IPCC-Sachstandsbericht)
[2] ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen
[3] alle Antriebe (Benzin, Diesel, Elektro, Flüssig- und Erdgas, Hybride)
[4] inkl. Nicht-CO2-Effekte, EWF 1,5 (auf Basis von "Software für a simplified estimation of CO_2 equivalents of individual flights", nationaler Luftverkehr der Hauptverkehrsflughäfen
[5] alle Antriebe (Diesel, Elektro, Hybride, Erdgas)

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre "Umweltfreundlich mobil!"
"CO_2Kompass" der Deutschen Bahn AG
"Software für a simplified estimation of CO_2 equivalents of individual flights" (Climate Change 27/2024)

Detaillierte Berechnungen über die Treibhausgasemissionen für den Bau der Trassen, die bei der etwaigen Wiedereinführung einer Straßenbahn in Lübeck anfallen würden, liegen in diesem frühen Planungsstadium der Potenzialanalyse nicht vor. Die Errichtung der Straßenbahn-Trassen, deren Unterhaltung sowie deren Entsorgung am Ende ihrer Nutzungsdauer ist mit der Emittierung von Treibhausgasemissionen verbunden. Diese Emissionen würden im Verfahren der standardisierten Bewertung berücksichtigt werden und gingen in die Bewertung der Maßnahme ein, sofern die zuständigen Gremien weitere Planungsschritte beschließen sollten. Das Verfahren der standardisierten Bewertung beruht auf der Annuitätenmethode mit jährlichen Nutzen und Kosten, sodass auch die Treibhausgasemissionen für die Errichtung der Infrastruktur auf Jahresraten umgerechnet würden (BMDV (Hrsg.), 2022: Entwicklung und Fortschreibung der Berechnungsverfahren zur Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des schienengebundenen ÖPNV).

[1] Inklusive der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin; sämtliche für Elektroantrieb ausgewiesene Emissionsfaktoren basieren auf Werten zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland.

Dittmer et al. (2023) haben „Die Klimabilanz Berliner U-Bahn- und Straßenbahnplanungen“ untersucht und kommen zum Ergebnis, dass sich die beim Neubau der betrachteten Straßenbahn-Trassen freigesetzten Treibhausgasemissionen durch jährliche Einsparungen während des Betriebs nach spätestens 9 ½ Jahren amortisieren würden.

Empfehlung der Verwaltung

Eine wesentliche Erkenntnis aus dem Gutachten ist, dass das Verkehrswendeszenario aufgrund des schlechteren Kosten-Wirksamkeitsverhältnisses im Vergleich zur Straßenbahn eindeutig schlechter abschneidet. Unter diesen Voraussetzungen stellt sich die Frage, ob es in dieser Form weiterverfolgt werden kann. Aber sollte vor diesem Hintergrund die Einführung der Straßenbahn, entgegen der ursprünglichen Einschätzung der Verwaltung, nun doch empfohlen werden?

Dafür spricht, dass auf Basis dieser Erkenntnisse nur mit einer Straßenbahn die ambitionierten Zielwerte von 20 % für den ÖPNV zumindest in greifbare Nähe rücken. Mehr oder gleich viel ÖPNV in einem akzeptablen Verhältnis von Kosten und Nutzen ist nicht möglich.

Dagegen spricht, dass sich die bislang ablehnende Haltung der Verwaltung letztlich nicht auf das Verhältnis von Aufwand und Ertrag bezog. Es bleibt dabei: Die Investitionskosten sind vor dem Hintergrund des derzeit und wahrscheinlich auch in den kommenden Jahren hoch belasteten städtischen Haushalts trotz Förderung sehr hoch (Anteil HL ca. 300 – 400 Mio. EUR) und die zu erwartenden Baustellen werden zur Belastungsprobe werden. Beides stellt ein unkalkulierbares Risiko in Bezug auf die Akzeptanz in der Bevölkerung und damit letztendlich auf die Realisierbarkeit dar.

Nur wenn der Bau der Straßenbahn zeitlich und baulich im Gleichschritt mit den weiteren (epochalen!) Herausforderungen der Brückensanierungen, dem Ausbau der Wärmenetze und der Vervollständigung des Abwasser-Trennsystems laufen würde, können die negativen Auswirkungen des Baus abgemindert werden. In diesem Fall können alle genannten Maßnahmen von der Straßenbahn-Förderung profitieren und dadurch den städtischen Haushalt weniger stark belasten. Angesichts der zeitlichen Zwänge und komplexen Abstimmungen wird dies allerdings als extrem komplex, wenn nicht sogar als unrealistisch eingeschätzt.

Dringend erforderlich ist nun eine möglichst klare Positionierung aller entscheidenden Akteure. Zum einen ist dies für den weiteren VEP-Prozess erforderlich – so lange keine anderslautenden Beschlüsse gefasst werden, wird die Verwaltung hier gemäß dem formulierten Beschlussvorschlag in VO/2024/13418 zunächst ohne Straßenbahn weiterplanen. Zum anderen steht in Folge des VEP und auch unabhängig davon (Stichwort Ausbau Wärmenetze) kurz- bis mittelfristig immer wieder die Frage im Raum, welche Anforderungen bei Investitionen in die Infrastruktur zu erfüllen sind. Bei Unklarheit beim Thema Straßenbahn wird auch hier wahrscheinlich im Zweifel immer ohne Straßenbahn geplant/gebaut werden. Ein Beispiel für drohende Doppelinvestitionen stellen bspw. Radschnellwege dar. Mit großer Wahrscheinlichkeit können diese aus Platzgründen nicht im gleichen Straßenraum geführt werden wie eine Straßenbahn.

Strategie zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele

Sollte die Straßenbahn nicht weiterverfolgt werden, stellt sich die Frage, wie mit dem Grundlagenbeschluss zum VEP umgegangen werden soll. Auch mit einer Straßenbahn ist der Zielwert von 20 % wahrscheinlich nicht zu erreichen. Ohne Straßenbahn und ohne Verkehrswendeszenario noch weniger. Die Potenziale anderer ÖPNV-Systeme wie das BRT werden in der VO/2025/14411 dargestellt, sind jedoch in Lübeck nicht zu empfehlen.

Grundsätzlich kann dies mit dem Grundlagenbeschluss in Einklang gebracht werden, da dieser flexibel ausgelegt ist, so lange für den Umweltverbund insgesamt 70 % erreicht werden. Wenn das Votum gegen die Straßenbahn ausfällt, wird im Rahmen des VEP wie folgt vorgegangen:

- Auch ohne Straßenbahn und Verkehrswendeszenario soll der ÖPNV gestärkt werden. Der Weg, der im Rahmen des 5. RNVP eingeschlagen wurde, wird weitergeführt werden und es werden gezielt Angebotsausweitungen im Busnetz vorgenommen, die über ein besonders gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis verfügen. Mehrere Ansätze aus dem Verkehrswendeszenario könnten hier eine Rolle spielen.
  Im Abgleich zwischen RNVP-Netz und Verkehrswendeszenario werden die Bustrassen identifiziert, auf denen Busbeschleunigung zielführend und erforderlich ist. Diese werden im VEP festgelegt und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt.

- Auch die Implementierung einer Regio-S-Bahn dient der nachhaltigen Stärkung des ÖPNV insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr. Sie weist starke Wachstumspotentiale auf und wird seitens der HL angestrebt. Hier muss allerdings klargestellt werden, dass die HL dabei von Entscheidungen auf Landesebene abhängig ist, von wo aber in der Vergangenheit stets positive Signale ausgegangen sind. Auch ist zu konstatieren, dass Straßenbahn und Regio-S-Bahn keine alternativen Ansätze für die Verkehrswende sind, sondern unterschiedliche Verkehrsangebote darstellen. Das bedeutet, dass die Regio-S-Bahn in jedem Fall weiterverfolgt wird – mit oder ohne Straßenbahn.

- Wenn der ÖPNV die Zielmarke von 20 % nicht erreichen kann, sind deutlich höhere Anstrengung und zusätzliche Maßnahmen beim Ausbau des Radverkehrs als bisher vorgesehen erforderlich, um dies zu kompensieren.

Anlagen:

Anlage 1 Teilgutachten Straßenbahn Kosten-Wirksamkeit

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Kostenvergleiche Zukunftsszenarien ÖPNV

Kosten-Wirksamkeits-Analyse der Zukunftsszenarien des öffentlichen Verkehrs der Hansestadt Lübeck

Vertiefende Untersuchung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025–2040

Karlsruhe, 03.07.5025

Kosten-Wirksamkeits-Analyse der Zukunftsszenarien des öffentlichen Verkehrs der Hansestadt Lübeck

Auftraggeberin

Hansestadt LÜBECK

Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10–12
23552 Lübeck

Auftragnehmerin

RAMBOLL

Bearbeiterinnen:
Nicole Hauenstein, Ramboll Deutschland GmbH
Isabelle Soares, Ramboll Deutschland GmbH
Gerald Hamöller, Ramboll Deutschland GmbH

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4
Tabellenverzeichnis 5
Abkürzungsverzeichnis 6
1 Einleitung 7
2 Methodik 8
3 Untersuchungsfälle 10
3.1 Basisszenario (Analysefall) 10
3.2 Szenario 5. RNVP 10
3.3 Verkehrswendeszenario 11
3.4 Straßenbahnszenario 13
4 Annahmen und Mengengerüste 15
4.1 Kostenindikator 15
4.2 Wirksamkeitsindikator 16
5 Ergebnisse 18
5.1 Kosten-Wirksamkeit im Hinblick auf den Modal Split 18
5.2 Kosten-Wirksamkeit in Hinblick auf Personenkilometer im ÖPNV 19
6 Fazit 20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Schematische Darstellung einer KWA 8
Abbildung 2 Mindesttakte und Umsteigepunkte im Szenario 5. RNVP 10
Abbildung 3: Liniennetzplan Metrobusse des Verkehrswendeszenarios 2035 11
Abbildung 4: Netz der Straßenbahnlinien (Straßenbahnszenario 2035) 14
Abbildung 5 Kostenindikator je Szenario 16
Abbildung 6 Wirksamkeitsindikator Modal Split je Szenario 17
Abbildung 7 Wirksamkeitsindikator Personenkilometer im ÖPNV je Szenario 17
Abbildung 8: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Modal Split ÖPNV) 18
Abbildung 9: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Personen-km im ÖPNV) 19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Beschleunigte Abschnitte im Verkehrswendeszenario 12

Abkürzungsverzeichnis

GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ITF	Integraler Taktfahrplan
KWA	Kosten-Wirksamkeits-Analyse
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWL	Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Einleitung

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit ca. 222.000 Einwohner:innen, etwa 105.000 Arbeitsplätzen und Wissensstandort mit über 10.000 Studierenden. Die historische Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte, das Seebad Travemünde und diverse Kulturveranstaltungen beleben den Tourismus mit über 2.200.000 Übernachtungen jährlich. Nicht zuletzt aufgrund der engen Pendelverflechtungen mit dem Umland ist das täglich zu bewältigende Verkehrsaufkommen in der flächenmäßig größten Stadt Schleswig-Holsteins relativ groß.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit dem Grundlagenbeschluss zum Entwurf der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558-08-01) das verkehrspolitisch ambitionierte Ziel gesetzt, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern. Vor dem Hintergrund des Klimanotstandes, den die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2019 festgestellt hat, und dem beschlossenen Lübecker Masterplan Klimaschutz (VO/2023/11957) mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035, stellt sich ferner die Frage, wie die Attraktivität des ÖPNV als einem stadt- und umweltfreundlichen sowie leistungsfähigen Verkehrssystem umfassend gesteigert werden kann.

Ausgangslage bildet das seit Dezember 2022 gefahrenen und bereits optimierte Busangebot. Seitdem wurden verschiedene Konzepte und Szenarien zur Attraktivierung des ÖPNV entwickelt. Im Ergebnis sind hier drei Szenarien zu nennen.

Mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) mit einer Gültigkeit 2024-2028, der bis Mitte 2024 erarbeitet wurde, ist ein anspruchsvolles ÖPNV-Angebot definiert worden, welches durch den Ansatz des integrierten Taktfahrplans optimale zeitliche und räumliche Abschlüsse Bus-Bus und Bus-Schiene ermöglichen soll. Es ist das Ziel dieses bis Ende 2028 weitestgehend umzusetzen.

Darauf aufbauend wurde ein sogenanntes Verkehrswendeszenario entwickelt, welches ausloten sollte, welche potenziellen weiteren Schritte in Richtung Verkehrswende vom Umfang des Verkehrsangebots und des Umsetzungshorizonts, die über den 5. RNVP mit einem reinen Busangebot hinausgehen, erreicht werden können.

Im Teilgutachten Straßenbahn des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Hansestadt Lübeck wurde dann ein Straßenbahnszenario entwickelt, um die technischen und nachfrageseitigen Potenziale einer Wiedereinführung der Straßenbahn in Lübeck zu identifizieren.

Das Verkehrswende- sowie das Straßenbahnszenario liefern erheblich höhere Nachfrageeffekte als das Szenario des 5. RNVP. Gleichzeitig liegen aber auch die zu erwartenden Investitionen und Betriebskosten erheblich höher. Aber auch für die beiden Szenarien Verkehrswende und Straßenbahn untereinander sind erhebliche Unterschiede in den Betriebskosten und zu erwartenden Investitionen zu erwarten, während die Nachfrageeffekte vergleichbar sind.

Ziel ist es nun, als Grundlage für den weiteren Prozess im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) eine Entscheidung herbeizuführen, ob mit oder ohne Straßenbahn geplant werden soll. Wenn ohne Straßenbahn geplant werden soll, wäre die Frage, inwieweit eine weitere Attraktivierung mittels Bussen (Verkehrswendeszenario) Berücksichtigung finden soll.

Aus diesem Grund wurde ein Folgeauftrag ausgelöst, der eine kombinierte Betrachtung von Nachfrage und Kosten beinhaltet.

2 Methodik

Die kombinierte Betrachtung von Nachfrage und Kosten erfolgt durch eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA). Die KWA ist ein Werkzeug zur Bewertung von verschiedenen Planungsalternativen (Szenarien). In der KWA wird untersucht, wie sich ein Szenario auf eine Zielgröße auswirkt. Der Wert der Zielerreichung (Wirkung) wird den Kosten des jeweiligen Szenarios gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung findet typischerweise in einem Diagramm statt, bei dem der Wirksamkeitsindikator auf der x-Achse nach rechts und die Kosten auf der y-Achse nach oben aufgetragen werden. Die Szenarien können dadurch unterschiedlichen Kosten-Wirk-Bereichen zugeordnet und somit einfach bewertet werden. Abbildung 1 zeigt beispielhaft eine grafische Darstellung einer KWA mit drei Szenarien. Diese sind den unterschiedlichen Kosten-Wirk-Bereichen zugeordnet. Szenario 1 hat eine geringe Wirksamkeit verbunden mit hohen Kosten, dieses Szenario ist demnach nicht effizient und liegt im negativen Bereich. Szenario 2 weist dieselben Kosten wie Szenario 1 auf, hat jedoch eine deutlich höhere Wirksamkeit, wodurch sich dieses Szenario im mittleren Kosten-Wirk-Bereich befindet. Szenario 3 weist dieselbe Wirksamkeit wie Szenario 2 auf, aber verbunden mit wesentlich geringeren Kosten. Hierbei handelt es sich um das kosteneffektivste Szenario im Hinblick auf die gewünschte Wirksamkeit, welches sich im positiven Bereich befindet.

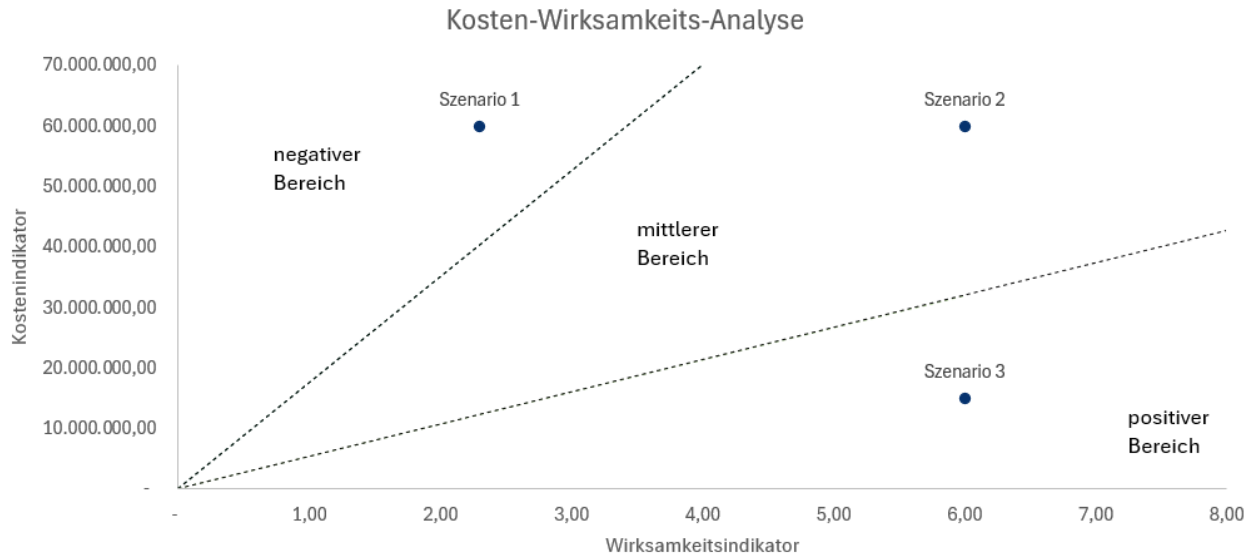


Abbildung 1 Schematische Darstellung einer KWA

Die KWA erfolgt für drei Szenarien auf Grundlage des Basisszenarios. Da die Förderkulisse für das Straßenbahnszenario noch unklar ist, werden zwei Unterszenarien betrachtet (mit und ohne Förderung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)).

Somit werden für die Szenarien

- Szenario 5. RNVP,
- Verkehrswendeszenario und
- Straßenbahnszenario mit GVFG-Förderung
- Straßenbahnszenario ohne GVFG-Förderung

jeweils die Kosten und Wirksamkeiten bestimmt.

Die finanziellen Aufwände (Kosten) der Szenarien setzen sich aus Investitionen (müssen nur einmal getätigt werden) und Unterhaltungskosten bei der ortsfesten Infrastruktur (fallen jährlich an)

bzw. Betriebskosten für die Verkehrsleistung (fallen jährlich an) zusammen. Um einen vergleichbaren Kostenindikator (Jahresscheibe) zu erhalten, werden die Investitionen in jährliche Kapitaldienste umgerechnet, die einer jährlichen Abschreibung über die erwartete Lebensdauer bzw. einer jährlichen Ratenzahlung bei einer Kreditaufnahme entsprechen, inklusive Tilgung über die erwartete Lebensdauer. Lebensdauern sowie der zugrundeliegende Zinssatz wurden analog zur Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen[1] verwendet. Gleiches gilt für die Unterhaltungskosten der Infrastruktur. Betrachtet werden nur die Mehr- bzw. Minderkosten zum Basisszenario.

Der Kostenindikator setzt sich somit für alle Szenarien aus den Teilindikatoren

- Kapitaldienst der ortsfesten Infrastruktur [€/Jahr],
- Unterhaltungskosten der ortsfesten Infrastruktur [€/Jahr]
- Betriebskosten für die Verkehrsleistung Straßenbahn [€/Jahr] und
- Betriebskosten für die Verkehrsleistung Bus [€/Jahr]

Zusammen, wobei die Teilindikatoren je nach Szenario auch 0 €/Jahr betragen können.

Als Wirksamkeitsindikatoren werden zwei unterschiedliche Indikatoren betrachtet, die beide auf der Nachfragewirksamkeit beruhen, Erhöhung der Modal Split-Anteile für den ÖPNV sowie die Erhöhung der Personenkilometer pro Jahr im ÖPNV. Dieses Vorgehen wurde gewählt, um das Ergebnis abzusichern. Können die gleichen Schlussfolgerungen aus beiden Ansätzen abgeleitet werden, kann dieses als abgesichert bezeichnet werden. Die Wirksamkeitsindikatoren werden mithilfe des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck ermittelt. Um die Ergebnisse vergleichbar zu machen, wurde für alle Szenarien ein einheitlicher Prognosehorizont 2035 verwendet, sowie immer das gleiche Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem regionalen Eisenbahnverkehr, hinterlegt.

Die so erzielten Ergebnisse für die Kosten-Wirksamkeit werden jeweils in einem Diagramm grafisch aufbereitet (vgl. Kapitel 5).

[1] Quelle: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+ (2023, Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

3 Untersuchungsfälle

3.1 Basisszenario (Analysefall)

Das Basisszenario entspricht dem Analysefall des Verkehrsmodells und ist dementsprechend auf die tatsächliche Nachfrage geeicht. Der zugrundliegende Fahrplan für den ÖPNV entspricht dem Fahrplan 2022. Im SPNV wurden die Maßnahmen des Landesweiten Nahverkehrsplans bis 2027[2] (LNVP SH) mit Bezug zur Hansestadt Lübeck hinterlegt. Maßnahmen mit Betriebsaufnahme "nach 2030" wurden nicht übernommen. Die Regio-S-Bahn Hansestadt Lübeck ist somit nicht enthalten.

3.2 Szenario 5. RNVP

Mit dem Ansatz des Integralen Taktfahrplanes (ITF) wird das Ziel verfolgt, möglichst viele Relationen mit attraktiven Reisezeiten häufig und leicht merkbar anzubieten. Der Grundgedanke dabei ist, an vorhandenen oder prädestinierten Umsteigepunkten die Ankünfte und Abfahrten der dort verkehrenden Linien so aufeinander abzustimmen, dass die Wartezeit bzw. Umsteigezeit möglichst kurz ausfällt. Das heißt, dass auf Relationen, auf denen keine Direktverbindung besteht, trotz der gegebenen Umsteigenotwendigkeit eine attraktive Reisezeit und häufige Fahrtmöglichkeiten angeboten werden und auf diese Weise das öffentliche Verkehrsangebot für weitere potenzielle Nutzer:innen noch attraktiver wird. Die Taktfolgen sind in Abbildung 2 dargestellt.

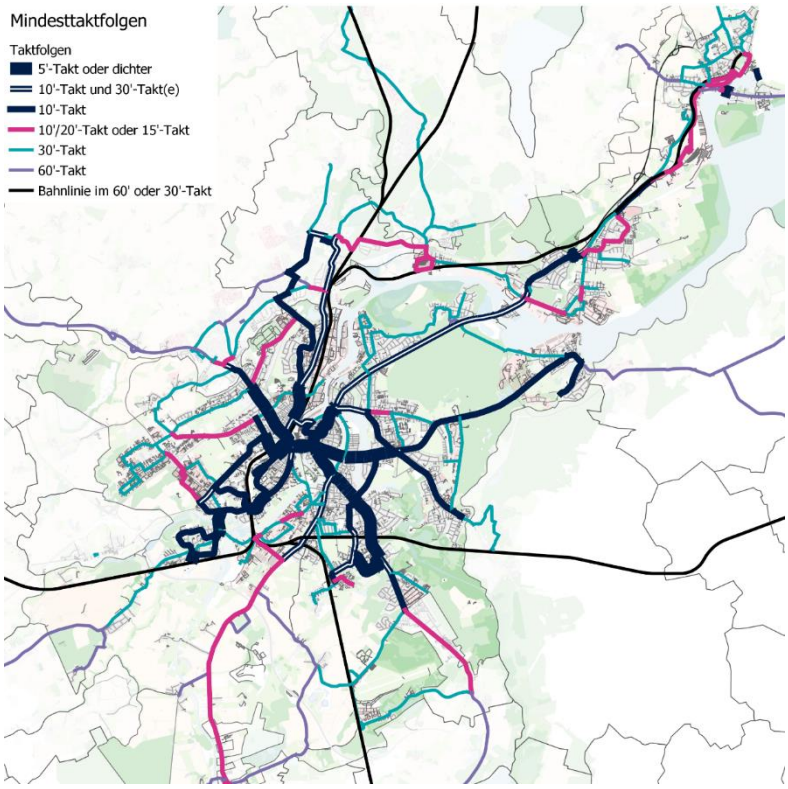


Abbildung 2 Mindesttakte und Umsteigepunkte im Szenario 5. RNVP

[2] Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (Herausgeber), Fünfter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027 (LNVP bis 2027), Kiel

Im 5. Regionalen Nahverkehrsplan (5. RNVP), mit einer Laufzeit von 2024 bis 2028, wird durch die Einführung eines integrierten Taktfahrplans eine Grundlage für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz geschaffen. Weitere Informationen können dem 5. RNVP der Hansestadt Lübeck entnommen werden.

Im SPNV wurden die Maßnahmen des Landesweiten Nahverkehrsplans bis 2027 (LNVP SH) mit Bezug zur Hansestadt Lübeck hinterlegt. Maßnahmen mit Betriebsaufnahme "nach 2030" wurden nicht übernommen. Die Regio-S-Bahn Hansestadt Lübeck ist somit nicht enthalten.

3.3 Verkehrswendeszenario

Im 5. RNVP sind durch die begrenzte Laufzeit eine Umsetzung noch weitreichenderer Maßnahmen nicht realistisch, da höhere Nachfragesteigerungen erheblich mehr Verkehrsleistung benötigen und hierfür auch zusätzliche Infrastruktur- und Personalbedarfe entstehen.

Daher wurde, aufbauend auf dem Szenario 5. RNVP, ein sogenanntes Verkehrswendeszenario entwickelt, welches ausloten sollte, welche potenziellen weiteren Schritte in Richtung Verkehrswende vom Umfang des Verkehrsangebots und Umsetzungshorizonts, die über den 5. RNVP mit einem reinen Busangebot hinausgehen, erreicht werden können. Hierfür wurde eine Netzhierarchie mit Metrobussen, Stadtbussen, Expressbussen angewandt:

- Metrobus
    - Sogenannte Metrobusse entsprechen einem höherwertigen ÖPNV-System (vgl. Abbildung 3). Diese verkehren auf den nachfragestarken Hauptachsen mindestens im 10-Min.-Takt (mit Überlagerung zu 5-Min.-Takt in nachfragestarken Abschnitten), sind hochgradig priorisiert und in der Regel durch ein eigenes Corporate Design leicht zu erkennen.

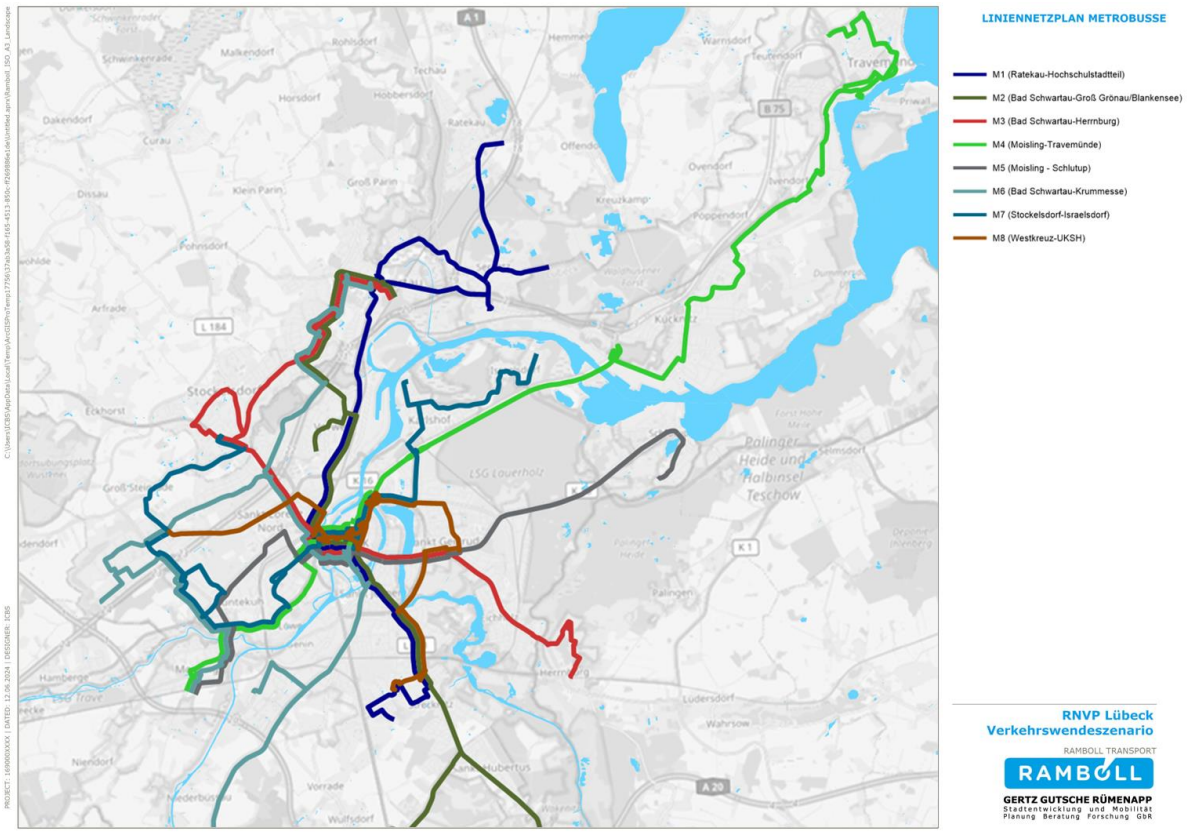


Abbildung 3: Liniennetzplan Metrobusse des Verkehrswendeszenarios 2035

- Metrobusse sind als staufreies Verkehrssystem und daher auch beschleunigt auszugestalten. Dies bedeutet Vorrang bei der Belegung der kapazitativ begrenzten Abschnitte (z.B. durch Bussonderfahrstreifen). In der Innenstadt wurde aufgrund der hohen Fahrtendichte eine “Stammstrecke Innenstadt” gebildet. In dieser wurden die bisherigen Haltestellen Kohlmarkt, Wahmstraße, Sandstraße, Königstraße und Schüsselbuden zu einer Haltestellenlage mit dem neuen Namen Zentralhaltestelle zusammengefasst. Zwischen Holstentorbrücke und Lindenplatz wird eine eigenständige ÖV-Trasse auf der Nordseite ausgebildet, sodass die Haltestellenanlage dort gebündelt werden. In Richtung Bahnhofsbrücke wird diese ÖV-Trasse in Randlage am Lindenplatz vorbeigeführt, sodass hier keine Verlustzeiten entstehen. Die darüber hinaus zu beschleunigenden Abschnitte sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1 Beschleunigte Abschnitte im Verkehrswendeszenario

Abschnitt	**Maßnahme**
Fackenburger Allee – Bahnhofsbrücke	Beschleunigung
Karlstraße – Fackenburger Allee	Beschleunigung
Ratzeburger Allee Süd	Beschleunigung zwischen Südkreuz und Uni
Hochschulstadtteil	Beschleunigung zwischen Bessemerstraße und Endhaltestelle
Bad Schwartau	Stammstrecke Markt-Eutiner Ring-Mittlerer Wassergang
Gneisenaustraße – Drägerpark	Beschleunigung
Einsiedelstraße – Karlstraße	Beschleunigung
Josephinenstraße – Hochstraße	Beschleunigung
Josephinenstraße – Karlstraße	Beschleunigung
Hochschulstadtteil	Beschleunigung Bahnhof - Berliner Allee
Schlutup	Beschleunigung Travehaus <> Markt
Campus	Beschleunigte Durchfahrt Ost <> West
Falkenstraße, neue Umstiegshaltestelle Rehderbrücke statt Blanckstraße und Moltkeplatz	Beschleunigung
Meierstraße → ZOB	Beschleunigung
Wisbystraße → Mozartstraße	Beschleunigung
Mozartstraße <> Moislinger Baum	Beschleunigung
Engelsgrube <> Museumshafen	Beschleunigung
Untertrave <> Beckergrube	Beschleunigung

Herrenwyk <> Solmitzstraße	Beschleunigung
CITTI-Park → Lohgerberstraße	Beschleunigung
Lutherkirche <-> Lübeck ZOB	Beschleunigung
Kurzer Weg → Reinsbeker Straße	Beschleunigung

- In der zweiten Hierarchieebene verkehren Stadtbusse
  - Ergänzende Hauptlinien im 20-Min.-Takt bzw. 30-Min.-Takt, häufig überlagert zum 10-Min.-Takt,
  - Keine Querung der Altstadt, sondern Führung am Altstadtrand oder auf Tangentialen,
- Expressbus ergänzen das System
  - Zusätzliches Angebot für langlaufende Relationen mit hoher Punkt-zu-Punkt-Nachfrage durch entfall von Haltestellen bzw. Verkürzung der Linienwege
  - Bedienung nachfragestarker Haltestellen und wichtiger Umsteigepunkte
  - Führung durch die Altstadt sofern Streckenkapazitäten ausreichend
  - Mindestens 30-Min.-Takt, nachfragebezogener Verdichtung bis auf 10-Min.-Takt

Wo möglich werden durch dieses Grundnetz auch die erschließenden Funktionen übernommen und notwendige Verstärkung zur Hauptverkehrszeit integriert. In Einzelfällen sind auch weitere Linien (Lokalverkehre) zur Quartierserschließung und Ergänzung notwendig. Hierbei liegt der Fokus auf einer Feinerschließung mit Anschluss zum Hauptnetz.

Das Verkehrswendeszenario liegt nicht im vergleichbaren Planungsstand wie das Szenario 5. RNVP vor. Dem potenziellen Umsetzungshorizont folgend entspricht der Planungsstand einer Konzeptstudie, die die technischen und nachfrageseitigen Potenziale identifizieren soll. In weiteren Planungsschritten könnten noch Optimierungspotenziale im ÖPNV-Angebot gehoben werden.

Im SPNV wurden die Maßnahmen des Landesweiten Nahverkehrsplans bis 2027 (LNVP SH) mit Bezug zur Hansestadt Lübeck hinterlegt. Maßnahmen mit Betriebsaufnahme "nach 2030" wurden nicht übernommen. Die Regio-S-Bahn Hansestadt Lübeck ist somit nicht enthalten.

3.4 Straßenbahnszenario

Das Straßenbahnszenario besteht aus dem Straßenbahnnetz der Potenzialstudie sowie einem ergänzenden Busnetz. Die Potenzialanalyse Straßenbahn entwirft ein relativ einfaches Netz mit einer Stammstrecke Hauptbahnhof-Holstentor und insgesamt vier Straßenbahnlinien. Diese Straßenbahnlinien decken viele nachfragestarke Achsen ab und übernehmen somit die Hauptlast des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. Um Parallelverkehre zu vermeiden, wird das Busnetz umstrukturiert. Viele Buslinien übernehmen dabei eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn oder bedienen tangentiale Relationen. Es verbleiben allerdings einige Hauptachsen ohne Straßenbahn, auf denen Busse weiterhin die direkte Anbindung zur Innenstadt herstellen.

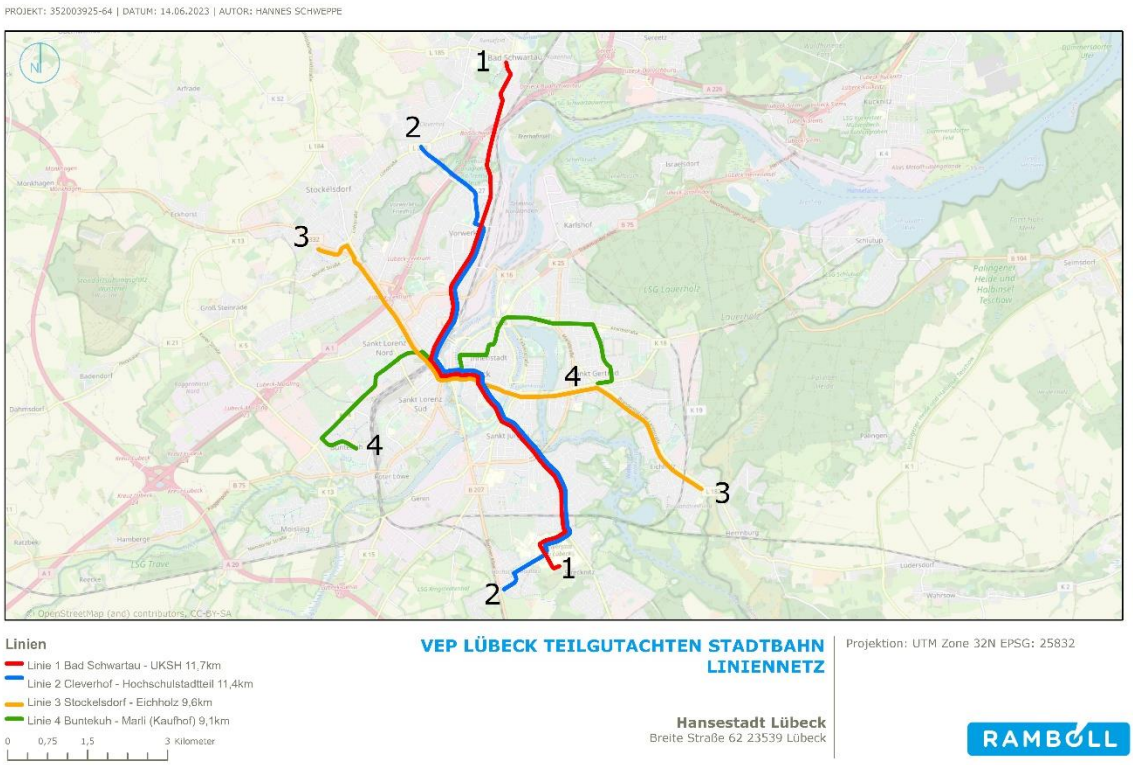


Abbildung 4: Netz der Straßenbahnlinien (Straßenbahnszenario 2035)

Die heutigen Regionalbuslinien bleiben im Konzept weitestgehend unverändert bestehen, da Parallelverkehre zur Straßenbahn auf den meisten Korridoren vernachlässigbar sind.

Das Straßenbahnszenario liegt nicht im vergleichbaren Planungsstand wie das Szenario 5. RNVP vor. Dem potenziellen Umsetzungshorizont folgend, entspricht der Planungsstand einer Potenzialstudie, die die technischen und nachfrageseitigen Potenziale identifizieren soll. In weiteren Planungsschritte können noch Optimierungspotenziale im ÖPNV-Angebot im Bus und im Straßenbahnbereich gehoben werden.

Im SPNV wurden die Maßnahmen des Landesweiten Nahverkehrsplans bis 2027 (LNVP SH) mit Bezug zur Hansestadt Lübeck hinterlegt. Maßnahmen mit Betriebsaufnahme "nach 2030" wurden nicht übernommen. Die Regio-S-Bahn Hansestadt Lübeck ist somit nicht enthalten.

4 Annahmen und Mengengerüste

4.1 Kostenindikator

Der Kostenindikator setzt sich, wie in Kapitel 0 beschrieben, für alle Szenarien aus den Teilindikatoren

- Kapitaldienst der ortsfesten Infrastruktur [€/Jahr],
- Unterhaltungskosten der ortsfesten Infrastruktur [€/Jahr]
- Betriebskosten für die Verkehrsleistung Straßenbahn [€/Jahr] und
- Betriebskosten für die Verkehrsleistung Bus [€/Jahr]

zusammen, wobei die Teilindikatoren je nach Szenario auch 0 €/Jahr betragen können.

Die Eingangsgröße Kapitaldienst der ortsfesten Infrastruktur beschreibt die jährliche Abschreibung der Investitionen. Diese beinhaltet die Investitionen in den Bau von ortsfester Infrastruktur für Straßenbahn sowie die Elektrifizierung der Busflotte. Die Investitionen für den Bau der Straßenbahn wurden dem Teilgutachten Straßenbahn entnommen und in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung die Kapitaldienste berechnet. Die erforderlichen Investitionen in die Brücken wurden auf Hinweise der Stadt nochmal einmal überprüft und teilweise angepasst. Für die Elektrifizierung der Busflotte wurde vereinfacht eine pauschale Summe von 100.000 € pro Jahr und Bus für die Anschaffung des Fahrzeugs und der Ladeinfrastruktur sowie den erhöhten Unterhaltungskosten für Fahrzeug und Infrastruktur angesetzt. Laut öffentlichem Dienstleistungsauftrag mit den Stadtwerken ist ein Zielwert von 70% Elektrifizierung der Busflotte definiert. Diesen haben wir für alle Szenarien zugrunde gelegt. Dies führt dazu, dass der erhöhte Busbedarf im Verkehrswendeszenario erheblich höhere Kosten in der Elektrifizierung benötigt als der deutliche geringere Busbedarf im Straßenbahnszenario, dem gegenüberstehen aber die Kosten für die Infrastruktur der Straßenbahn. Auch wurden Planungskosten in Höhe von 10 % der Investitionen in den Bau berücksichtigt. Das Straßenbahnszenario wird, wie in Kapitel 0 beschrieben, sowohl mit als auch ohne Förderung nach GVFG betrachtet. Bei der Förderung gehen die Gutachter von 75% der Investitionen der ortsfesten Infrastruktur aus. Dieses Vorgehen verbleibt auf der sicheren Seite, da die aktuelle Förderquote des Bundes 75% der förderfähigen Kosten beträgt. Diese werden ergänzt von Förderungen des Landes um bis zu 20%, die aber zu verhandeln sind.

Die Eingangsgröße Unterhaltungskosten der ortsfesten Infrastruktur beschreibt die jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten der Infrastruktur für die Straßenbahn. Diese wurde analog zum Kapitaldienst in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung berechnet. Für die Elektrifizierung der Busflotte sind diese in der oben genannten Pauschale enthalten.

Die Eingangsgröße Betriebskosten für die Verkehrsleistung Straßenbahn beinhaltet sowohl die Anschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge als auch den Fahrbetrieb inklusive Energie- und Personalkosten. Diese wurden in Anlehnung an die Standardisierten Bewertung berechnet.

Die Betriebskosten der Verkehrsleistung Bus wurde die Verkehrsleistung mit dem Verkehrsmodell für einen durchschnittlichen Werktag ermittelt und gemäß Verfahrensanleitung Standardisierten Bewertung[3] mit einem Faktor von 300 auf ein Jahr hochgerechnet. Von der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH wurde ein Kostensatz je gefahrenen Betriebskilometer zur Verfügung gestellt, mit welchem die jährlichen Betriebskosten für alle Szenarien berechnet wurden.

[3] Quelle: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+ (2023, Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Der Preisstand wurde auf das Jahr 2024 vereinheitlicht. Nicht einbezogen wurde die sukzessive Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit bis 2027, die einen erhöhten Personalbedarf erzeugt sowie die Erfordernisse eines neuen oder erweiterten Betriebshofs, da hierfür keine detaillierten Informationen zur Verfügung stehen.

Der Kostenindikator bildet die Differenz der untersuchten Szenarien zum Basisszenario ab. Die Kostenindikatoren der Szenarien sind in Abbildung 5 dargestellt.

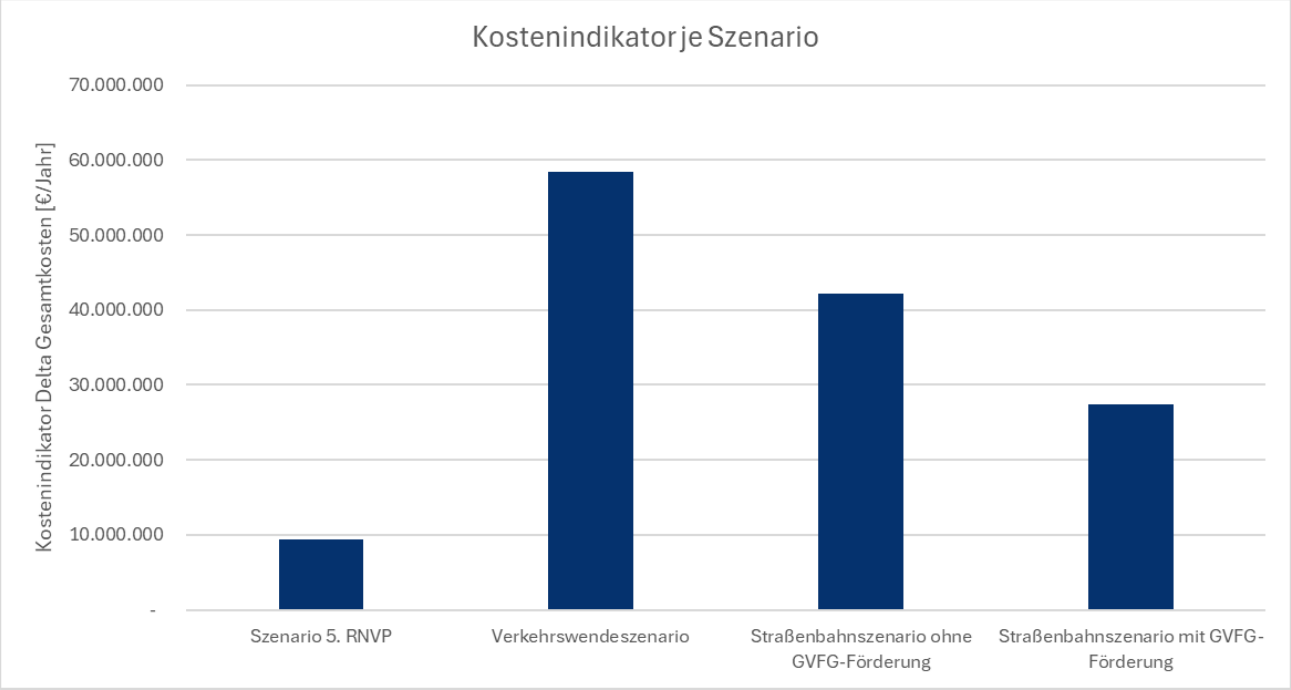


Abbildung 5 Kostenindikator je Szenario

4.2 Wirksamkeitsindikator

Zwei unterschiedliche Wirksamkeitsindikatoren werden, wie in Kapitel 0 beschrieben, betrachtet, die beide auf der Nachfragewirksamkeit beruhen – Erhöhung der Modal Split-Anteile für den ÖPNV sowie die Erhöhung der Personenkilometer pro Jahr im ÖPNV.

Sowohl die Eingangsgröße Modal Split als auch die Personenkilometer im ÖPNV wurden mittels Verkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 ermittelt. Der Wirksamkeitsindikator bildet die Veränderung des Modal Splits bzw. der Personenkilometer im ÖPNV durch die Maßnahmen der einzelnen Szenarien im Vergleich zum Basisszenario ab, welche in allen Szenarien positiv ausfällt.

Die Wirksamkeitsindikatoren bilden die Differenz der untersuchten Szenarien zum Basisszenario ab. Die Wirksamkeitsindikatoren der Szenarien für den Modal Split sind in Abbildung 6 dargestellt, die Wirksamkeitsindikatoren für die Personenkilometer im ÖPNV in Abbildung 7.

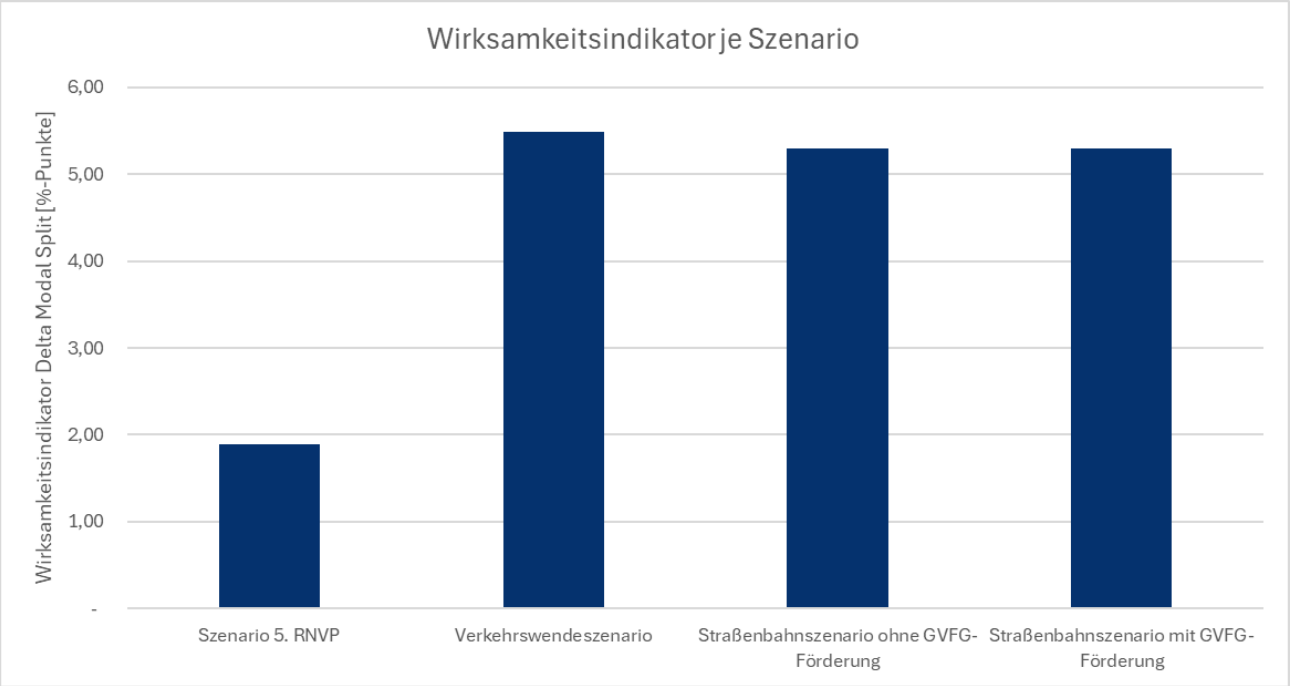


Abbildung 6 Wirksamkeitsindikator Modal Split je Szenario

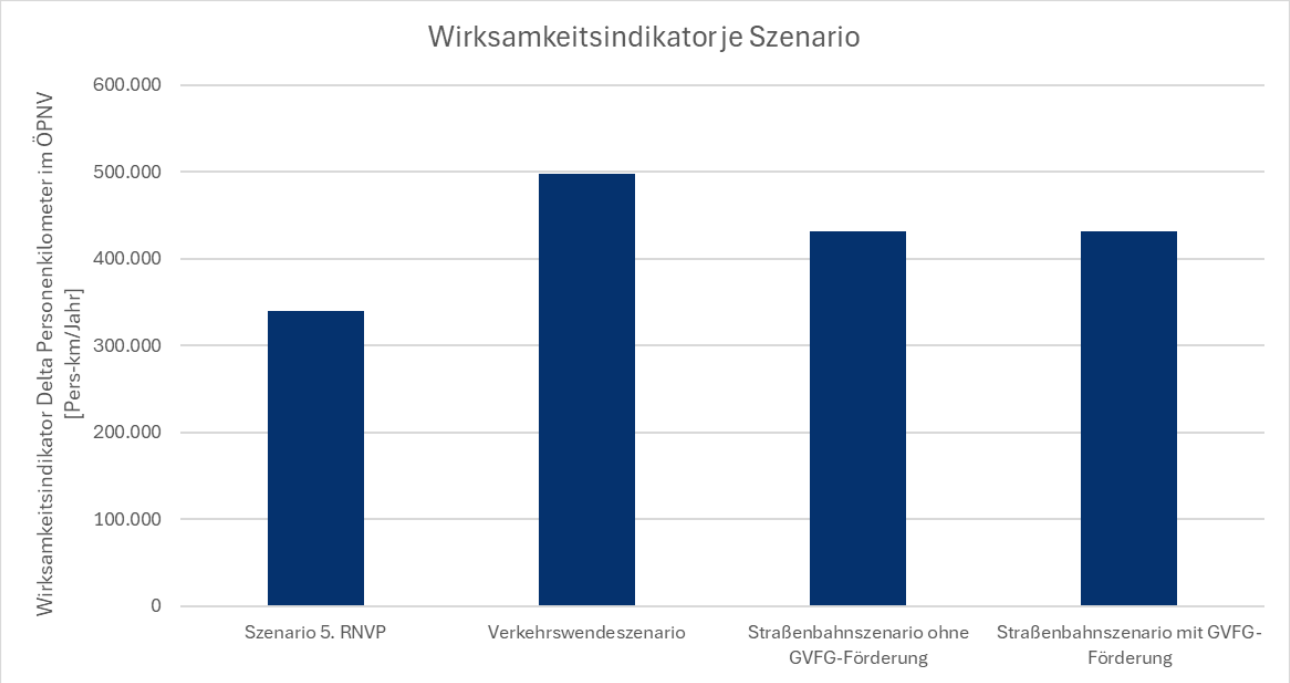


Abbildung 7 Wirksamkeitsindikator Personenkilometer im ÖPNV je Szenario

5 Ergebnisse

5.1 Kosten-Wirksamkeit im Hinblick auf den Modal Split

Der Kosten-Wirksamkeits-Indikator ergibt sich aus dem Quotienten der Kosten- sowie Wirksamkeitsindikatoren. Je niedriger der Kosten-Wirksamkeits-Indikator ist, desto kostengünstiger ist die Maßnahme in Bezug auf die erzielte Wirksamkeit. Ein hoher Indikator weist darauf hin, dass die Maßnahme weniger effizient ist. Wie in Kapitel 0 beschrieben, wird hierfür der ermittelte Kostenindikator mit dem Wirksamkeitsindikator zur Modal Split-Wirkung auf den ÖPNV je Szenario in das Ergebnisdiagramm eingetragen und bewertet. Hierdurch werden die Ergebnisse visuell sichtbar.

Abbildung 8 zeigt das Ergebnisdiagramm für den Wirksamkeitsindikator Modal Split ÖPNV. Deutlich zu erkennen ist, dass die Szenarien 5. RNVP und Straßenbahn mit GVFG-Förderung eine vergleichbare Kosten-Wirksamkeit aufweisen, das Straßenbahnszenario mit GVFG-Förderung allerdings mit einer erheblich höheren Wirksamkeit. Darüber hinaus weist das Verkehrswendeszenario von den untersuchten Szenarien die schlechteste Kosten-Wirksamkeit auf, diese ist sogar deutlich schlechter als das Straßenbahnszenario ohne GVFG-Förderung.

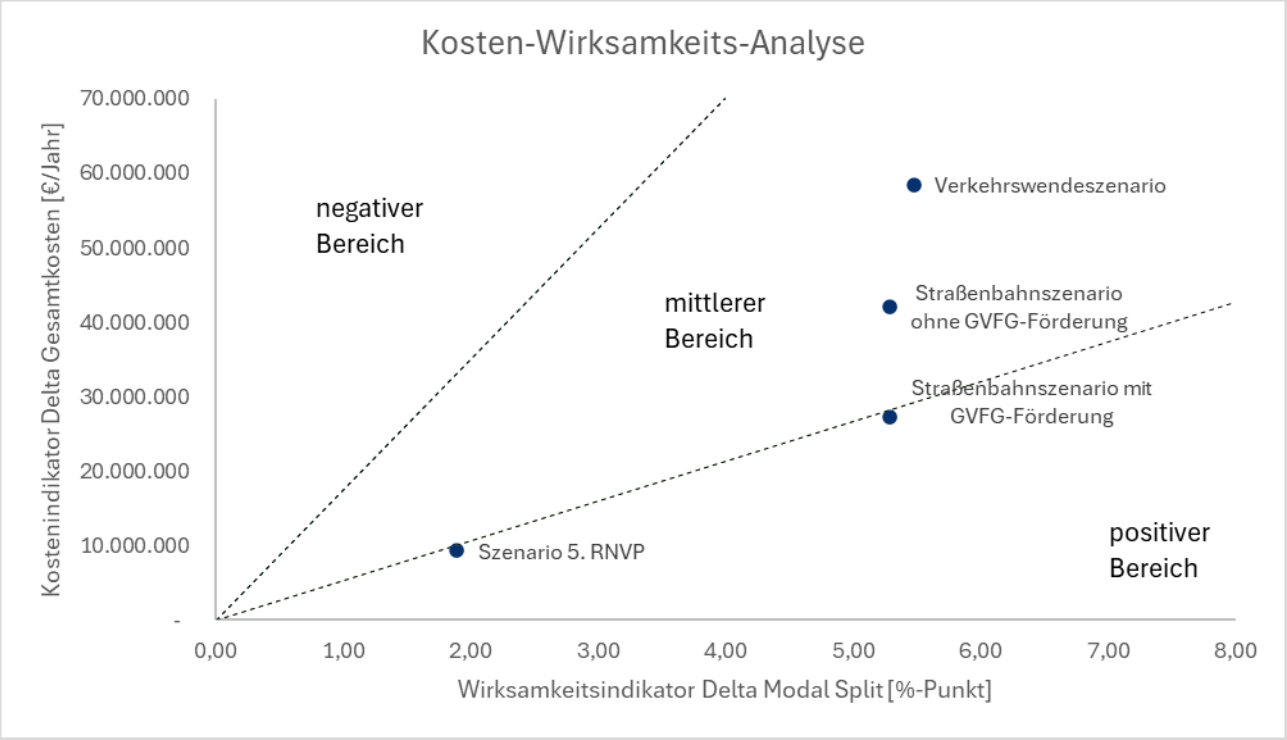


Abbildung 8: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Modal Split ÖPNV)

5.2 Kosten-Wirksamkeit in Hinblick auf Personenkilometer im ÖPNV

Abbildung 9 zeigt das Ergebnisdiagramm für den Wirksamkeitsindikator Personenkilometer im ÖPNV. Hier zeigt sich ein leicht abweichendes Bild zum Wirksamkeitsindikator Modal Split ÖPNV.

Das Szenario 5. RNVP weist die höchste Kosten-Wirksamkeit auf, gefolgt vom Straßenbahnszenario mit GVFG-Förderung, das Straßenbahnszenario mit GVFG-Förderung allerdings auch hier mit einer erheblich höheren Wirksamkeit.

Aber auch hier weist das Verkehrswendeszenario von den untersuchten Szenarien die schlechteste Kosten-Wirksamkeit auf, diese liegt ebenfalls deutlich unter der des Straßenbahnszenarios ohne GVFG-Förderung.

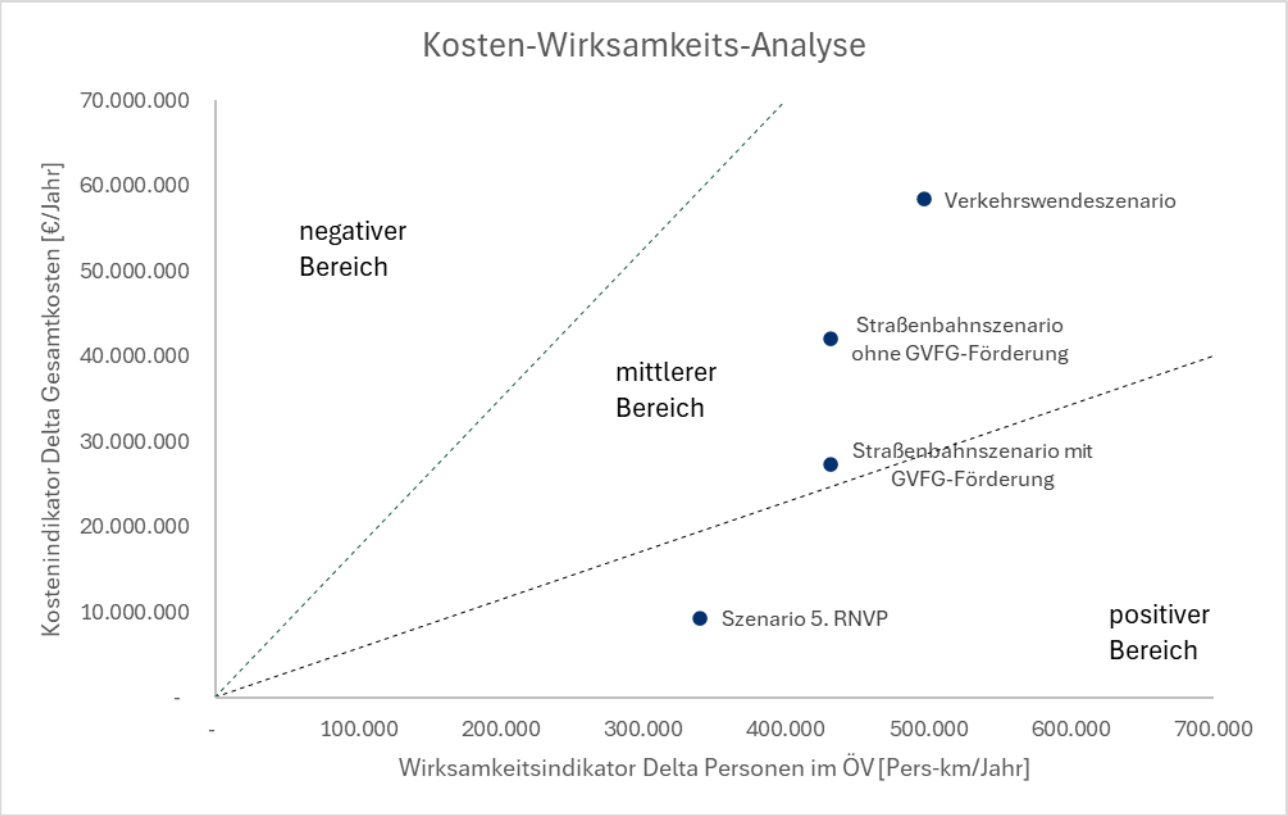


Abbildung 9: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Personen-km im ÖPNV)

6 Fazit

Bereits im Rahmen der Erstellung des 5. RNVPs stellte sich heraus, dass mit einer nur begrenzten Ausweitung des Leistungsvolumens auch nur eine begrenzte Nachfragesteigerung erzielbar ist und der angestrebte Modal-Split nach (Haupt-)Wegen noch nicht erreicht wird. Das Szenario 5. RNVP weist aber eine sehr gute Kosten-Wirksamkeit auf. Jedoch ist auch die Nachfrageveränderung im Vergleich zum Verkehrswendeszenario und Straßenbahnszenario verhältnismäßig gering. Die Modal-Split-Veränderung bewegt sich im Bereich von unter 2 Prozentpunkten.

Soll der ÖPNV jedoch eine tragende Säule des Umweltverbunds werden, müssen strategisch und planerisch das Straßenbahnszenario bzw. das Verkehrswendeszenario favorisiert werden. Dabei zeigt sich, dass die Straßenbahn aufgrund der deutlich geringeren Betriebskosten und trotz der erheblichen Investitionen ein signifikant besseres Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis aufweist als das Verkehrswendeszenario. Bei einer Annahme einer GVFG-Förderung des Straßenbahnprojekts auf der sicheren Seite in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten, liegt die Kosten-Wirksamkeit im Modal Split gleichauf mit dem Szenario 5. RNVP. Vor dem Hintergrund eines planerischen Optimierungspotenzials des Straßenbahnszenarios wäre dies eine konsequente Fortführung der Attraktivierung des ÖPNV über den Horizont des 5. RNVP hinaus.

Das Verkehrswendszenario hingegen liegt in der Kosten Wirksamkeit abgeschlagen hinter dem Straßenbahnszenario ohne GVFG-Förderung. Ein solches Szenario kann trotz vergleichbarer Optimierungspotenziale zum Straßenbahnszenario aus wirtschaftlichen Gründen nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14168
öffentlich

Lübeck, 01.04.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

Ergebnis der Organisationsuntersuchung Technisches Gebäudemanagement

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.06.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.07.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.07.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.07.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Auf Grundlage des Haushaltsbegleitbeschlusses (VO/2022/11299-03) vom 29.09.2022 wurde das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL) ermächtigt, eine externe Organisationsuntersuchung der Abteilung 5.651.1 Technisches Gebäudemanagement zu beauftragen. Ziel der Organisationsuntersuchung ist es, die technische Abteilung des GMHL so zu entwickeln, dass sie effektiv und effizient in der Lage ist, die heutigen und zukünftigen Aufgaben der HL als fachkundige Bauherrenverwaltung umzusetzen. Kerninhalte sind dabei die Identifizierung und Bewertung der Aufbauorganisation und der bestehenden Prozesse sowie die Ausarbeitung von Konzepten zu Inhalten und zur Umsetzung empfohlener Anpassungen. Nach Durchführung des Vergabeverfahrens wurde im Frühjahr 2024 das Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE mit der Durchführung der Organisationsuntersuchung betraut (VO/2024/13072).
Im diesem Zuge wurden in 2024/25 auch die Schnittstellen zum Hausmeisterdienst und deren Optimierungspotenziale untersucht. Aktuell ist vorgesehen, den Objektbetrieb durch eine effizientere Zusammenarbeit mit den technischen Teams des GMHL durch Organisationsanpassungen, Prozessoptimierungen und das Heben von Synergien, zu erreichen. Hiervon wird auch der Hausmeisterdienst im Sinne einer Optimierung der Aufgabenwahrnehmungen betroffen sein, sodass mit den nachfolgenden Ausführungen auch zu VO/2016/03422 berichtet wird.

Bericht:

Drees & Sommer SE führte unter Beteiligung der Mitarbeitenden des GMHL, der Fachbereiche 1 – 5, des Personalrates FB5 sowie des Bereichs Digitalisierung, Organisation und Strategie im Zeitraum April 2024 bis Januar 2025 die Organisationsuntersuchung, mit dem Ziel Optimierungspotentiale in der technischen Abteilung des GMHL zu identifizieren und Vorschläge zur Behebung aufzuzeigen, durch.

Auf Grundlage eines 3-phasigen Projektaufbaus wurden die vorliegenden Ergebnisse und Empfehlungen entwickelt (Anlage 1). Diese werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt:

A. Analyse des Status quo und Bewertung aus Marktsicht

Der Bereich GMHL ist Eigentümer und Betreiber der städtischen Immobilen und zugleich vielseitiger Dienstleister für technische, kaufmännische und infrastrukturelle Gebäudemanagement Services. In der aktuellen Aufbauorganisation ist der Bereich in drei Abteilungen (Technisches Gebäudemanagement, Kaufmännisches Gebäudemanagement und Infrastrukturelles Gebäudemanagement) aufgebaut. Insgesamt stehen dem Bereich 447 Vollzeitäquivalente (VZÄ) zur Verfügung. Das Gebäudeportfolio umfasst ca. 900 Gebäude mit in Summe rund 830.000 m² Bruttogrundfläche. Das konsumtive Urbudget für das Jahr 2025 liegt bei rund 17,5 Mio. EUR für den Bauunterhalt. Nach dem Benchmark der KGSt müssten für die Regelinstandhaltung des Gebäudeportfolios der HL ohne Substanzverbesserung – ein durchschnittlicher Gebäudezustand vorausgesetzt – jährlich 42 Mio. EUR zur Verfügung stehen. Der Referenzwert der KGSt resultiert aus 1,2 % des Gebäudeneuwertes (3,5 Milliarden EUR). Das investive Urbudget für das Jahr 2025 beträgt 17,2 Mio. EUR verteilt auf 58 Projekte. Basierend auf der hohen Umsetzungsquote in 2024 (2024: ca.100 %) ist eine deutliche Verstärkung des Investivbudgets in 2025 gemäß VO/2024/13494-12 beschlossen worden.

Mit dem Bericht des GMHL als Betreiber von städtischen Immobilien zur aktuellen Bewirtschaftungssituation (Stand August 2015; VO/2015/02936) und dem fortgeschriebenen, fachbereichsinternen Entwicklungskonzept GMHL (Stand April 2020) fanden bereits Voruntersuchungen statt, die die kritischen Herausforderungen des GMHL dargestellt haben. Basierend auf der Analyse des Status quo sowie der Bewertung aus Marktsicht ergeben sich folgende Handlungsthemen:

- **Interne Prozesse modernisieren:** die internen Prozesse sind nicht ausreichend dokumentiert und oft überholt, was zu ineffizienten Abläufen führt; eine umfassende Prozessdokumentation und -optimierung ist – inkl. der Erfassung und Modellierung im PICTURE Prozessmanagement Tool – notwendig

- **Betreiberverantwortung und Personalausstattung:** die Situation im Bereich der Betreiberverantwortung ist aufgrund baulich kritischer Infrastruktur sehr bedenklich; die Bündelung des Gebäudebetriebs in einer Organisationseinheit zur Effizienzsteigerung ist notwendig; zudem ist vorhandenes Personal fachlich weiterzuentwickeln

- **Transparenz und Steuerung verbessern:** es fehlen detaillierte und aktuelle Daten über Gebäudezustände und Flächendaten (Portfoliomanagement), was die Planbarkeit und Steuerungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt; ein umfassendes Datenmanagementsystem sollte implementiert werden, um diese Lücken zu schließen

- **Kostensteuerung und strategisches Projektmanagement optimieren:** derzeit gibt es erhebliche Defizite in der Kostensteuerung und im strategischen Projektmanagement aufgrund eines fehlenden ganzheitlichen Controlling-Ansatzes; die Einführung eines integrierten, IT-gestützen Controlling-Systems ist dringend erforderlich

- **Digitale Unterstützung ausbauen:** die digitale Unterstützung ist unzureichend; es sollten moderne IT-Lösungen und ein Ticket-System implementiert werden, um die Effizienz und Transparenz zu verbessern

- **Kommunikation und Nutzendenschnittstelle verbessern:** es besteht ein erhebliches Kommunikationsproblem in der Nutzendenschnittstelle mit unklaren Zuständigkeiten; die Prozesse und Strukturen müssen sich zukünftig stärker an den Erfordernissen der Nutzenden ausrichten

- **Anpassung der Organisation an Aufgabenentwicklung:** die Organisation konnte sich bisher aufgrund diverser Hemmnisse und Herausforderungen nicht der Aufgabenentwicklung anpassen, was zu einer erhöhten Belastung der Mitarbeitenden mit administrativen Aufgaben führt und die Leistung bei den Kernprozessen einschränkt

- **Nachhaltige Entwicklung immobilienbezogener Strategien:** es fehlen Arbeitsmittel, Ressourcen und organisatorische Funktionen zur nachhaltigen Entwicklung immobilienbezogener Strategien

- **Mittelausstattung:** es werden dringend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen benötigt, um den bestehenden Instandhaltungsstau zu bewältigen und die Betreiberverantwortung umfassend wahrzunehmen

B. Handlungsoptionen

Zur Begegnung der analysierten Handlungsthemen wurden im Rahmen der Organisationsuntersuchung verschiedene Gestaltungsalternativen für die zukünftige Neuausrichtung des GMHL im Abgleich mit marktüblichen Ansätzen und den konkreten Aufgabenstellungen des GMHL beleuchtet und diskutiert.

Option 1: „Weiter wie bisher“ – Status quo beibehalten

Das GMHL setzt die bestehende Organisation unverändert fort. Es werden keine grundlegenden strukturellen oder personellen Änderungen vorgenommen und die Prozesse sowie Strukturen bleiben wie bisher bestehen

Vorteile	Nachteile
• Keine unmittelbaren Kosten oder Investitionen notwendig • Vertraute Abläufe und Strukturen bleiben erhalten; keine Anpassungserfordernisse für die Mitarbeitenden • Kein Change-Aufwand, da keine bzw. nur marginale Maßnahmen umgesetzt werden	• Die Verkehrssicherheit für die Immobilien der Hansestadt Lübeck kann nicht sichergestellt werden und die Zahl der Objektschließungen sowie die Gefahr von Personenschäden steigt weiter an • Bestehende Probleme und Ineffizienzen bleiben bestehen • Gebäudezustände werden sich weiter verschlechtern und der Instandsetzungsstau wächst kontinuierlich an • Potenzieller Motivationsverlust der Mitarbeitenden durch fehlende Optimierung • Keine Verbesserung der digitalen Unterstützung • Intransparenz und mangelhafte Kommunikation zum Nutzenden bleibt bestehen • Risiken durch Überlastung der Ressourcen werden erhöht

Fazit: Aufgrund der zunehmenden Verkehrssicherheitsrisiken und nachteiligen Prozesse in der Aufgabenwahrnehmung wird Handlungsoption 1 nicht empfohlen.

Option 2: „Mehr Personal in aktuellen Strukturen“ – Problembehandlung nur durch zusätzliche Ressourcen
Das GMHL erhöht die personellen Ressourcen in den bestehenden Organisationsstrukturen, um bestehende Engpässe zu beheben und die Arbeitssituation zu entlasten. Diese Maßnahme erfolgt ohne grundlegende Änderung der bestehenden Organisation.

Vorteile	Nachteile
• Entlastung der Mitarbeitenden durch zusätzliche Kapazitäten • Schnelle Implementierung, da keine umfassenden organisatorischen Anpassungen notwendig sind • Verbesserung der Leistungsfähigkeit in besonders überlasteten Bereichen	• Keine langfristige Lösung, da strukturelle Probleme und Ineffizienzen nicht behoben werden • Höhere laufende Kosten durch hohen Personalaufwand • Risiko eines wachsenden Personalbestands ohne entsprechende Steigerung der Produktivität • Ineffizienzen in den Prozessabläufen bleiben bestehen • Keine Verbesserung der digitalen Unterstützung • Intransparenz und mangelhafte Kommunikation zum Nutzenden bleibt bestehen

Fazit: Gefahr von „Symptombekämpfung“, ohne die zugrundeliegenden Ursachen anzugehen. Verbesserung der kurzfristigen Leistungsfähigkeit, jedoch keine nachhaltige Nutzung der bekannten Optimierungspotenziale in Bezug auf die Effizienz mit dem Risiko eines stetig weiterwachsenden Personalbedarfs.

Option 3: „Neu aufgestellt“ – Umsetzung der favorisierten Organisationsalternativen
Das GMHL setzt die favorisierte Organisationsalternative um. Hierbei werden die Prozesse und Strukturen entsprechend den Analyseergebnissen angepasst. Dies erfordert eine initiale Mittel- und Ressourcenbereitstellung sowie eine konsequente Umsetzungsstrategie. Der Umfang der Steigerung des Personalbedarfs wird hierbei deutlich geringer eingeschätzt als in Variante 2, da Ineffizienzen beseitigt und eine Digitalisierung vorangetrieben werden.

Vorteile	Nachteile
• Nachhaltige Lösung der identifizierten Probleme durch strukturelle und prozessuale Verbesserungen • Steigerung der Effizienz und Produktivität • Bessere Ressourcennutzung durch klare Prozesse und Zuständigkeiten • Anpassung an marktübliche Strukturen • Sukzessive Verbesserung der Gebäudezustände • Erhöhung der Transparenz, Kommunikation und Reduzierung der Betreiberrisiken • Verbesserung von IT-Systemen und Erhöhung Digitalisierungsgrad • Verbesserung der Zufriedenheit der Nutzenden • Besetzung von strategischen Themen • Stärkung der Motivation der Mitarbeitenden	• Höhere Anfangsinvestitionen für Umsetzungsprojekt erforderlich • Hoher Change-Management-Aufwand • Möglicher Widerstand gegen Veränderungen und temporäre Leistungsbeeinträchtigung während der Umstellungsphase • Höherer Planungsaufwand für die Umsetzung

Fazit: Das GMHL entwickelt sich zu einer modernen und zukunftsfesten Immobilienorganisation. Risiken werden reduziert bei gleichzeitiger Verbesserung der Gebäudezustände, Zufriedenheit der Nutzenden und besserer Nutzung der bestehenden Ressourcen durch effizientere Prozesse mit langfristigen Kostenersparnissen.

Neben den Handlungsoptionen wurde auch die Verringerung der Eigenleistungstiefe durch externe Vergabe von Dienstleistungen (Outsourcing) bewertet. Im Ergebnis wurde diese Option als risikobehaftet eingestuft, da langfristig negative Auswirkungen auf Qualität, Effizienz und Kundenzufriedenheit gesehen werden.

C. Zielbild der zukünftigen Organisation des GMHL

Die Organisation des GMHL wird auch zukünftig dem Lebenszyklusansatz Planen-Bauen-Betreiben folgen mit einer deutlich stärker an den Nutzenden ausgerichteten Organisation und einer Bündelung der Funktionen des technischen Gebäudebetriebs in einer neu strukturierten Abteilung Gebäudebetrieb. Zudem erfolgt der Aufbau der neuen Organisationsstruktur entlang immobilienspezifischer Rollen und Prozessen sowie einer funktionsfähigen Führungsspanne. Übergeordnete administrative Aufgaben sowie strategische Immobilienaufgaben werden in der neuen Organisation an zentralen Stelle gebündelt.

Der Schwerpunkt der Untersuchung lag auf der Abteilung Technisches Gebäudemanagement. Die Abteilungen Kaufmännisches Gebäudemanagement und Infrastrukturelles Gebäudemanagement wurden nur in der Schnittstelle betrachtet. Das neue Zielbild führt im Wesentlichen zu folgenden Änderungsbedarfen in der Aufbauorganisation sowie Aufgabenwahrnehmung:

BL GEBÄUDEMANAGEMENT			
AL Planung und Bau	**AL Gebäudebetrieb**	**AL KGM**	**AL IGM**
TGM-Support	Bauunterhaltsprojekte	Zentrale Services	Reinigung
Projektmanagement (3 Sachgebiete)	Gebäudeservices (3 Sachgebiete)	Finanzen	
TGA	Strategische Gebäudeinstandhaltung	Flächenmanagement	
Nachhaltigkeit und Energiemanagement			

Abbildung 1: Zielbild Organisation Gebäudemanagement

Nachfolgend werden die wesentlichen Kernaspekte der Neuausrichtung des Gebäudemanagements vorgestellt:

Stärkung des Gebäudebetriebs
Durch den Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb erfolgt eine ganzheitliche Bewirtschaftung der Gebäude sowie Übernahme der Betreiberverantwortung aus einer Organisationseinheit.

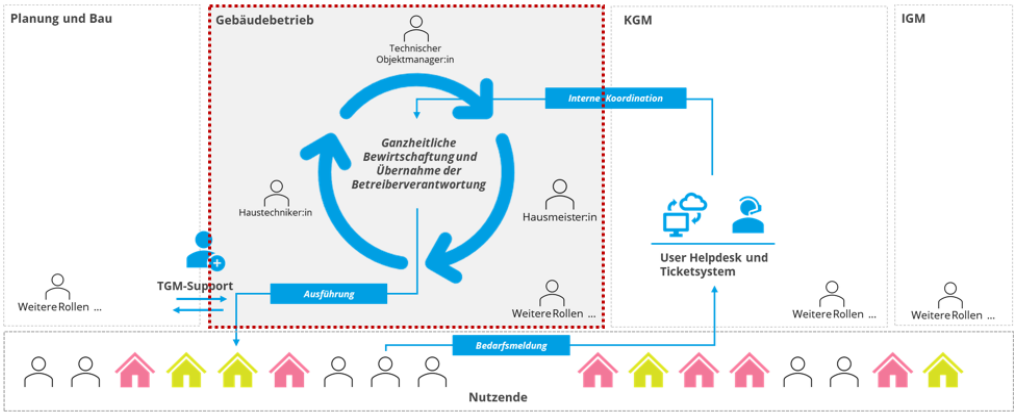


Abbildung 2: Zielbild Stärkung des Gebäudebetriebs

Neben Aufgaben der regulären Gebäudebewirtschaftung werden auch kleinere Instandhaltungsmaßnahmen und –projekte umgesetzt. Die Taskforce Notfallprogramme wird zunächst zur Abarbeitung des Instandhaltungsstaus eingesetzt und später in die bestehenden Strukturen der Abteilung integriert. Durch die neue Funktion der Technischen Objektmanager:innen sowie der Integration der Hausmeisterdienste erfolgt eine lückenlose Wahrnehmung der Betreiberverantwortung bei gleichzeitiger Erhöhung der Eigenleistungstiefe. Die Ausrichtung der Gebäudebewirtschaftung erfolgt entlang der Strukturen und Bedarfe der Nutzenden in Form von Nutzendenclustern.



Abbildung 3: Zielbild Aufgabenschwerpunkte und Funktionen Abteilung Gebäudebetrieb

Optimierung der Kommunikation mit den Nutzenden

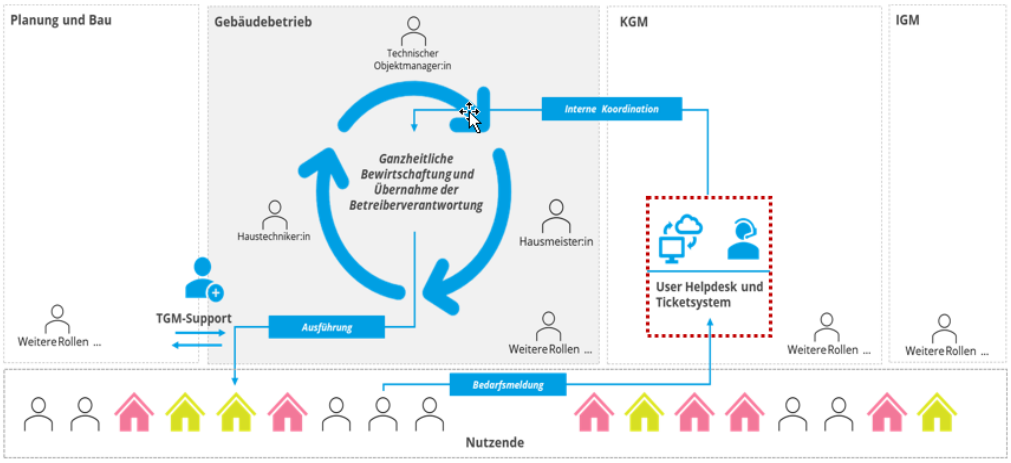


Abbildung 4: Zielbild Optimierung der Kommunikation mit den Nutzenden

Die Nutzenden melden zukünftig ihre Anfragen (u. a. Bedarfe, Störungen, Mängel) per E-Mail, Telefon oder über das Ticketsystem dem User-Helpdesk. Die interne Koordination der Meldungen erfolgt über die Technischen Objektmanager:innen in Form eines Single-Point-of-Contact. Dies ermöglicht nicht nur eine strukturierte und effiziente Bearbeitung der Anfragen im GMHL, sondern auch eine transparente Nachverfolgung der Meldungen für den Nutzenden. Die Analyse der eingehenden Tickets dient zukünftig der Ressourcenplanung.

Schaffung von Supportfunktionen

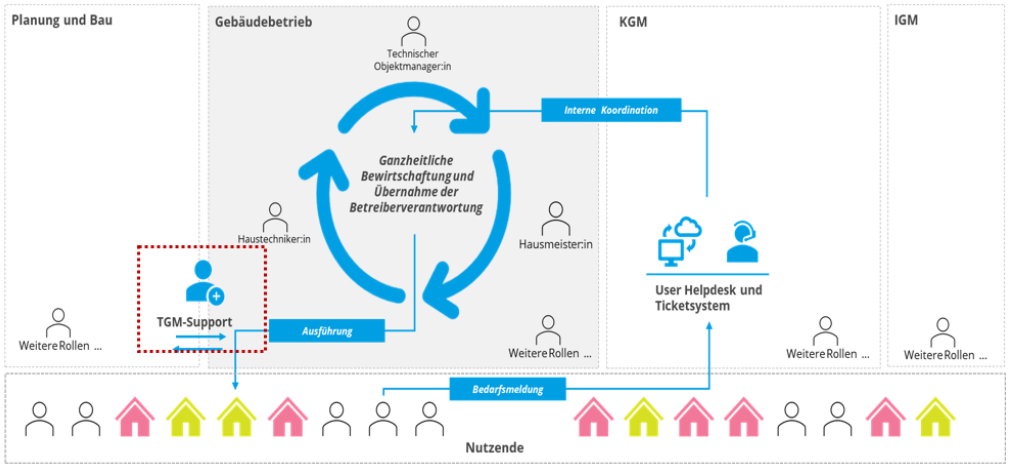


Abbildung 5: Zielbild Schaffung von Supportfunktionen

In der Abteilung Planung und Bau werden durch den Aufbau des Sachgebiets TGM-Support übergreifende und unterstützende Funktionen gebündelt (TGM=Technisches Gebäudemanagement). Durch die Übernahme strategischer Aufgaben wie dem Portfolio-Management, dem Fördermittelscouting sowie dem BIM-Management erfolgt eine Entlastung der operativen Ebene sowie Unterstützung der Führungskräfte in der strategischen Steuerung.

Durch die Funktion des Bauprojektcontrollings erfolgt eine übergeordnete, zentrale Planung, Steuerung und Überwachung der investiven Bauprojekte. Das Bauprojektcontrolling hat zum Ziel, die Projektleitungen und Sachgebietsleitungen hinsichtlich Kosten, Termine und Qualitäten der Bauprojekte zu unterstützen und an der Erreichung der Projektziele mitzuwirken.
Das Bauprojektcontrolling stellt den Sachgebietsleitungen relevante Informationen zur Wahrnehmung ihrer Führungsaufgaben in ihrem Sachgebiet zur Verfügung. Zudem liefert es Zahlen, Daten und Fakten zur strategischen Ausrichtung und Steuerung der Sachgebiete bzw. der Abteilung. Die zur Verfügung stehenden investiven Mittel der kommenden Jahre werden weiterhin nicht auskömmlich für die Anzahl der zu realisierenden Bauprojekte sein. Dadurch werden Führungskräfte und Projektleitungen zunehmend strategische Entscheidungen über den Fortschritt der einzelnen Bauprojekte treffen müssen. Das Bauprojektcontrolling erarbeitet dafür nicht nur die relevanten Entscheidungsinformationen, sondern kann durch geeignete Analysen Aussagen über die Folgen der Entscheidungen treffen und damit Handlungsoptionen erarbeiten und bewerten.

Die Projektleitungen sind für die Planung, Steuerung und Überwachung ihrer konkreten Bauprojekte verantwortlich. Sie haben die Projekte so zu leiten, dass das Projektziel durch eine qualitäts-, termin- und kostengerechte Projektabwicklung bedarfsgerecht und unter den Vorgaben von „Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ erzielt wird. Das Erreichen der Projektziele liegt in der Verantwortung der Projektleitungen. Dafür bedarf es neben fachlichen Kompetenzen auch weiterer Schlüsselkompetenzen hinsichtlich Konflikt- und Risikomanagement.

Für diese operative Ebene übernimmt das Bauprojektcontrolling eine beratende Funktion: Daten für die Planungsaufgaben der Projektleitungen werden zur Verfügung gestellt (u. a. Leistungskennzahlen, Benchmarks), sich stetig verändernde gesetzliche und interne Rah-

menbedingungen werden analysiert und aufbereitet und Abweichungen im Projektverlauf werden durch regelmäßige Soll-Ist-Vergleiche frühzeitig erkannt.

Dem bereits bestehenden Baukostencontrolling obliegt dagegen die Steuerung und Überwachung der unterjährigen, insbesondere investiven Haushaltsbewirtschaftung sowie die Sicherstellung der Verfügbarkeit investiver Mittel im notwendigen Umfang. Die beiden Controllingfunktionen unterstützen die jeweiligen Führungskräfte sowie die operative Ebene in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Verantwortung. Im Sinne dieses ganzheitlichen und integrierten Controllingansatzes ist das bestehende Berichtswesen mit dem Bereich Haushalt und Steuerung weiterzuentwickeln.

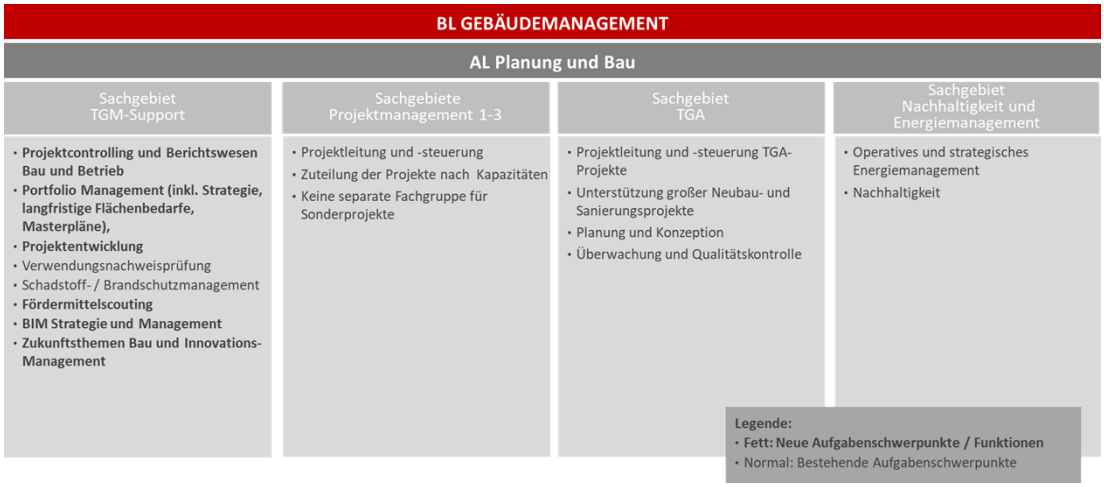


Abbildung 6: Zielbild Abteilung Planung und Bau (TGM = Technisches Gebäudemanagement; TGA = Technische Gebäudeausrüstung)

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

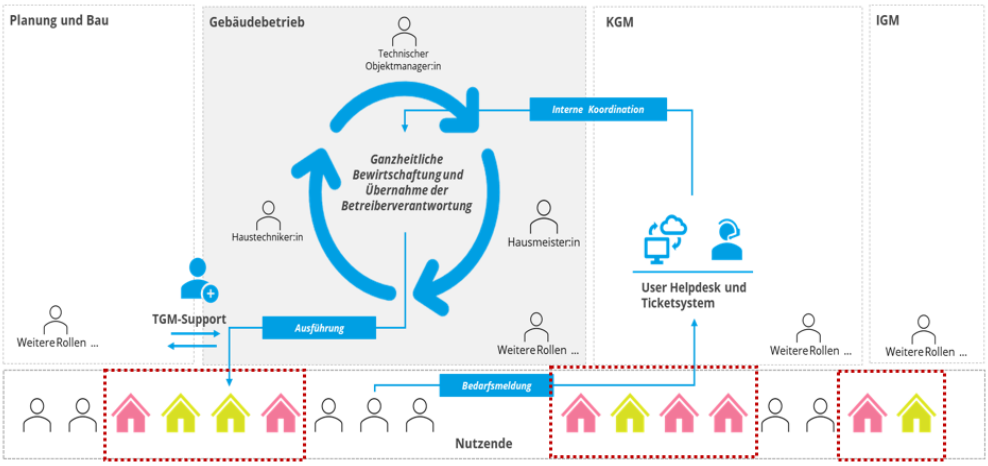


Abbildung 7: Zielbild Aufbau digitales Gebäudeportfolio

Durch die Durchführung einer ganzheitlichen Immobilienbestandsaufnahme wird ein digitales Gebäudeportfolio aufgebaut. Die Daten sind in das CAFM-System zu integrieren (CAFM=Computer-Aided-Facility-Management). Durch die Einführung neuer Funktionen zur Stammdatenpflege wird das Gebäudeportfolio fortlaufend auf aktuellem Stand gehalten.

Optimierung interner Prozesse

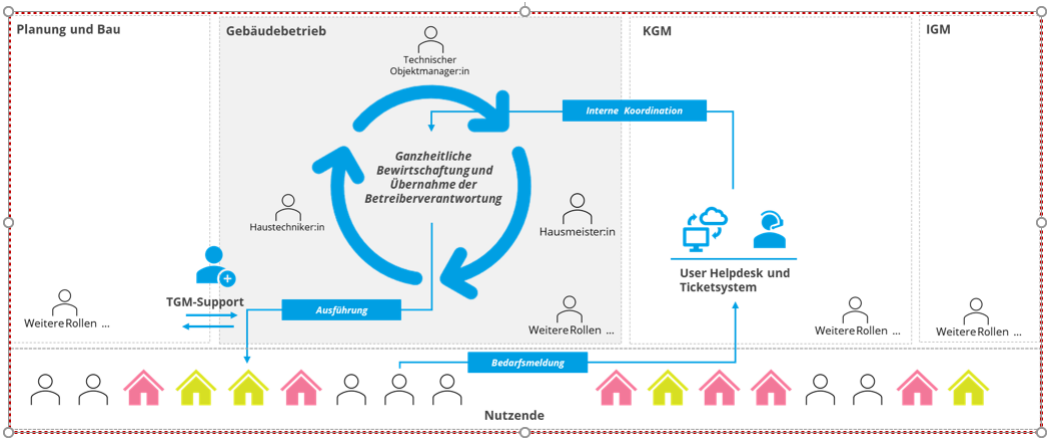


Abbildung 8: Zielbild Optimierung interner Prozesse

Das zukünftige Prozessmodell des GMHL orientiert sich am Lebenszyklusansatz eines Gebäudes (Planen, Bauen und Betreiben). Die neue Aufbauorganisation des Bereichs bedingt eine Analyse der Schnittstellen und Synergieeffekte der Abteilungen, zudem sind Entscheidungswege und –kompetenzen zu überprüfen.

Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement

BL GEBÄUDEMANAGEMENT

AL Kaufmännisches Gebäudemanagement

Sachgebiet Zentrale Services	Sachgebiet Finanzen	Sachgebiet Flächenmanagement
• Querschnitt- und Supportaufgaben (Büroservices, Registratur) • Übergeordnete Aufgaben (Arbeitsschutz, Personalwesen, IT/Digitalisierung) • **Qualitätsmanager:in**	• Kaufmännische Sachbearbeitung • Finanzwesen • Baukostencontrolling **(enge Verzahnung zum Projektcontrolling und Berichtswesen Bau und Betrieb)** • **Betriebskosten** • **Zentrales Beschaffung**	• Vertragswesen • Raumplanung/ Flächenmanager:in • **Betreuung User-Help-Desk und Ticketsystem** • **Stammdatenpflege CAFM-System (LuGM)**

Legende:
- **Fett: Neue Aufgabenschwerpunkte / Funktionen**
- Normal: Bestehende Aufgabenschwerpunkte

Abbildung 9: Zielbild Aufgabenschwerpunkte und Funktionen Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement

Das Kaufmännische Gebäudemanagement stellt interne Serviceleistungen für den Bereich zur Verfügung. Aus diesem Grund wird die Betreuung des User-Help-Desk und der Stammdatenpflege im Flächenmanagement des Bereichs verortet. Zudem sollen langfristig Funktionen für das Zentrale Beschaffungswesen und das Qualitätsmanagement des Bereichs zur Entlastung der Fachabteilungen führen.

Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

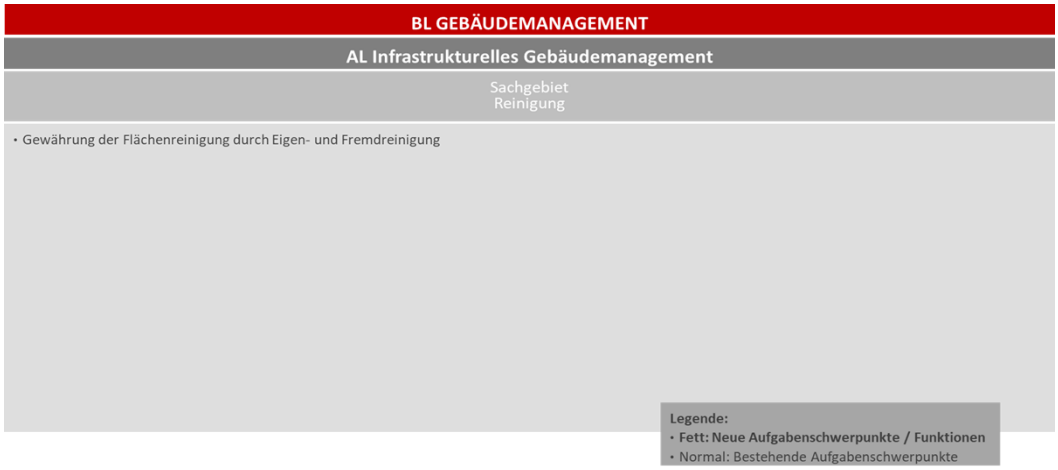


Abbildung 10: Zielbild Aufgabenschwerpunkte und Funktionen Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

Auf Grund der Integration der Hausmeisterdienste in die Abteilung Gebäudebetrieb, bedarf es einer separaten Überprüfung der vorhandenen Aufbauorganisation dieser Abteilung.

D. Umsetzungsfahrplan

Für die Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung des Technischen Gebäudemanagement wurde von dem Beratungsunternehmen ein Fahrplan inkl. Maßnahmenliste basierend auf dem Zielbild 2026 - 2029 entwickelt (Anlage 1 Abschlussbericht). Dieser umfasst neben kleineren und mittelgroßen Maßnahmen – die teilweise ohne zusätzliche Ressourcenbedarfe umgesetzt werden können – folgende Kernmaßnahmen und externe Begleitungen:

- Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme
- Implementierung eines Ticketsystems
- Modellierung der Geschäftsprozesse
- Implementierung Change-Management
- Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung

Die Umsetzung der Maßnahmenliste ist nicht vollständig zusätzlich zum Tagesgeschäft der Mitarbeitenden im GMHL zu bewältigen. Aus diesem Grund bedarf es für die Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung einen separaten Projektauftrag mit entsprechender Mittelbereitstellung. Die Maßnahmenliste und der Projektzeitplan sind in diesem Rahmen mit den beteiligten Bereichen anzupassen. Der Bereich GMHL strebt einen Projektstart zum 01.01.2026 mit folgender Umsetzungsstrategie (Grobplanung) an:

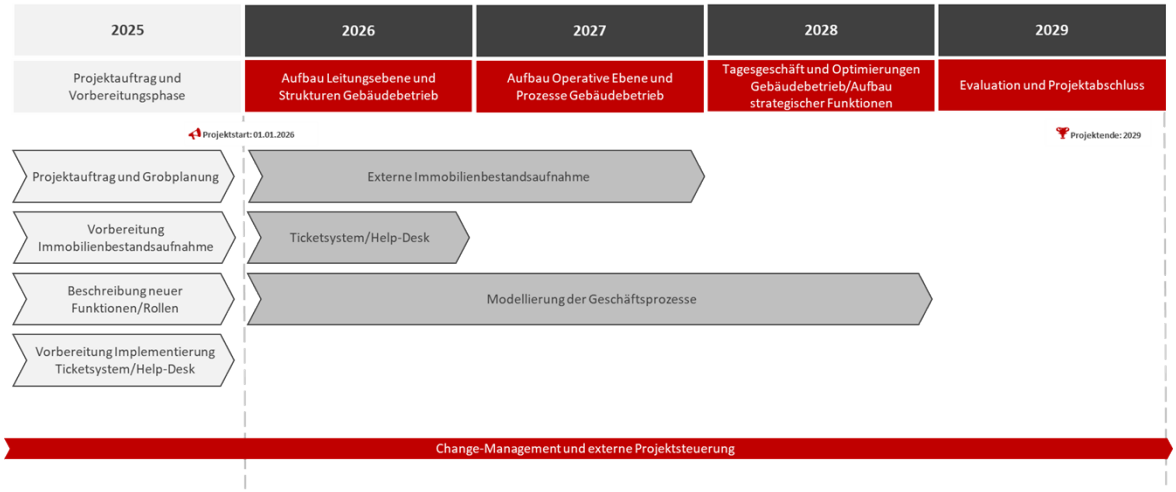


Abbildung 11: Umsetzungsstrategie (Grobplanung)

Aktuell arbeitet der Bereich GMHL bereits an ersten kleineren Maßnahmen, wie zum Beispiel Nr. 0.7 Review interner Entscheidungswege und –kompetenzen oder 0.9 Konzept einer Fachkarriere. Zudem werden erste Abstimmungsgespräche mit beteiligten Bereichen zum weiteren Vorgehen geführt.

E. Abschätzung der Ressourcendimensionierung

Personalbemessung

Für die Ressourcendimensionierung (Anlage 2 Abschlussbericht) wurde das zu betreuende Immobilienportfolio, unter Berücksichtigung objektbezogener Besonderheiten, als Grundlage herangezogen.

Zur Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung des Bereichs GMHL, wird in Summe eine Erhöhung des aktuellen Personalbestands um 25 VZÄ erwartet. Auch wenn es zunächst einer sukzessiven Erhöhung der Kapazitäten um 44 VZÄ bedarf, erfolgt bis zum Zielbild 2029 eine sozialverträgliche Verschlankung um rund 19 VZÄ. Dies wird durch Effizienzsteigerungen infolge der erfolgreichen Steigerung der Transparenz und der Digitalisierung sowie der Abnahme des Instandsetzungsstaus/der Maßnahmen des Notfallprogramms erwartet. Die künftig wegfallenden Funktionen sollen möglichst im Rahmen von Personalentwicklungsmaßnahmen in die neuen Funktionen überführt werden (überwiegend Hausmeister:innen zu Haustechniker:innen; Haustechniker:innen zu technischen Objektmanager:innen). Die Stellenreduzierung soll durch geplante altersbedingte Austritte im GMHL sowie kritischer Prüfung von Neubesetzungen erreicht werden.

Zudem führen die erforderlichen Anpassungen in einzelnen Sachgebieten zu einer Erhöhung der tarifrechtlichen Eingruppierung nach TVöD. Dies resultiert zum Beispiel aus der Einführung der neuen Rolle Objektmanager:in, welche Verantwortlichkeiten für den technischen Immobilienbetrieb bündelt sowie der Aufwertung einzelner Aufgaben der aktuellen Hausmeister:innen. Dies soll im Rahmen der Stellenbewertungsverfahren überprüft werden.

Die Stellenplanveränderungen sollen sukzessiv entsprechend der Umsetzungsstrategie der organisatorischen Neuausrichtung erfolgen (Anlage 2).

Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen
Für die Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen und die externe Begleitung kalkuliert das Beratungsunternehmen folgenden Aufwand:

Maßnahme	Aufwand	Jahr
Durchführung der Immobilienbestands-aufnahme	rund 1.000.000 EUR	2026 – 2027
Implementierung eines Ticketsystems	rund 150.000 EUR	2026
Modellierung der Geschäftsprozesse	rund 150.000 EUR	2026 – 2028
Implementierung Change-Management	rund 100.000 EUR	2026 – 2029
Projektsteuerung für die Umsetzungs-begleitung	rund 200.000 EUR	2026 – 2029

F. Fazit

Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE
Die Organisationsuntersuchung hat verschiedene strukturelle und organisatorische Defizite identifiziert, die die Leistungsfähigkeit der Abteilung des Technischen Gebäudemanagement und des GMHL insgesamt erheblich beeinträchtigen. Die bestehenden Strukturen und Prozesse im Gebäudemanagement sind oft veraltet und nicht ausreichend dokumentiert, was zu Ineffizienzen und Verzögerungen führt. Aufgrund der hohen Instandhaltungsrückstände und der intransparenten Gebäudeinformationen, verbunden mit zu knapp bemessenen Personalressourcen und Finanzmitteln besteht ein hohes Risiko bei der Wahrnehmung der Betreiberverantwortung. Neben zunehmenden Haftungsrisiken werden sich dadurch die Gebäudezustände weiterhin verschlechtern, mit der Folge von Ausfällen technischer Anlagen und drohenden Schließungen. Es besteht ein erheblicher Handlungsbedarf in der Digitalisierung und IT-Unterstützung, um die Effizienz und Transparenz zu verbessern. Zudem sind zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen notwendig, um den Instandhaltungsstau zu bewältigen und die Betreiberverantwortung umfassend wahrzunehmen.

Das Beratungsunternehmen empfiehlt die organisatorische Neuausrichtung des GMHL, um der aktuellen Notsituation des Bereichs zu begegnen und das GMHL als zukunftsfähigen und verlässlichen städtischen Immobiliendienstleister aufzustellen.

Verwaltung
Das Gebäudemanagement der HL befindet sich in einer Notlage. Die Bausubstanz der städtischen Gebäude ist überwiegend mangelhaft und die Anzahl der verkehrssicherheitsrelevanten Mängel nimmt täglich zu. Aufgrund fehlender Immobiliendaten ist das Ausmaß an insbesondere solchen Mängeln, welche konkrete Gefahren darstellen, nicht bekannt. Das Gebäudemanagement verfügt nicht über die für eine anforderungsgemäße Wahrnehmung der Betreiberverantwortung erforderlichen Gebäudeinformationen. Das Abarbeiten von Prioritätenlisten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit gehört zum Arbeitsalltag der Mitarbeitenden im Bereich. Bisher konnten Sach- und Personenschäden abgewendet werden. Dafür mussten in der Vergangenheit jedoch sofortige Teil- und Komplettsperrungen von Gebäuden der kommunalen Daseinsvorsorge vorgenommen werden, um insbesondere Personenschäden infolge attestierter, konkreter Gefahren abzuwenden.

> *Ein aktueller Fall: In der Sporthalle der Ahorn-Schule, Förderzentrum Geistige Entwicklung der Hansestadt Lübeck (ehem. Maria-Montessori-Förderschule), wurden in 2024 durch das Nachholen von eigentlich wiederkehrend erforderlichen Pflichtaufgaben der Tragwerksbeurteilung nach aktuellen Vorschriften (hier: VDI 6.200: „Bauwerksprüfungen“, eingeführt in 2010) sehr spät solche Schäden an weit gespannten Hallenbindern festgestellt, welche eine konkrete, bestehende Gefahr des jederzeit möglichen Spontanversagens der gesamten Hallendachkonstruktion aufwiesen.*

Das GMHL nimmt die bestehende Verantwortung ernst – gegenüber den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sowie den Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt. Es besteht akuter Handlungsbedarf, um die Verkehrssicherheit der städtischen Gebäude sicherzustellen und den Gebäudebestand der HL zukunftsstark aufzustellen. Gegenwärtig kann das GMHL, der ihr vom Bürgermeister übertragenen rechtlichen Verpflichtung in der Rolle als Betreiber der ihr zugeordneten Gebäude im Eigentum der Hansestadt Lübeck nicht ordnungsgemäß gerecht werden. Unser Ziel ist es, das Gebäudemanagement so zu entwickeln, dass die aktuelle Notlage bewältigt und der Bereich als verlässlicher und moderner Partner für den Gebäudebetrieb und die –nutzung der städtischen Gebäude nachhaltig wahrgenommen wird.

Dafür braucht es eine organisatorische Neuausrichtung des GMHL. Denn die Vergangenheit zeigt, dass trotz Aufstockung der personellen sowie finanziellen Ressourcen Handlungsmöglichkeiten auf Organisationsebene nicht ausreichend verbessert werden konnten. Die Mitarbeitenden im Bereich stehen unter enormen Druck, diese Notlage zu bewältigen. Die Ausfallzeiten wegen Krankheit nehmen zu und auch Kündigungen der Beschäftigten, aus Angst der Verantwortung nicht mehr gerecht zu werden, sind Realität.

In Anbetracht der Notlage und der Unzufriedenheit der Nutzenden kann ein weiterer, zeitlicher Aufschub nicht verantwortet werden, und macht es unausweichlich, den Gebäudebetrieb umgehend zu stärken und in eine eigenständige Organisationseinheit zu überführen. Diese Neuausrichtung führt zwangsläufig zur Überprüfung und Anpassung der Prozesse im Bereich, da neue Funktionen und Zuständigkeiten etabliert werden. Aus Sicht der Nutzenden ist die Einführung eines User-Helpdesks mit Ticketsystem längst überfällig. Die Verwaltung ist gewillt die Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung des GMHL entsprechend des vorliegenden Berichtes ab 2026 umzusetzen.

Wie geht es weiter?
Die Maßnahmen (Teilprojekte) der Maßnahmenliste (Anlage 1 des Abschlussberichtes) sind mit den zu beteiligten Bereichen abzustimmen. Für jedes Teilprojekt ist eine Soll-/Ist-Analyse durchzuführen, um zu entscheiden, ob diese Maßnahme im Gesamtprojektverlauf verfolgt werden soll. Ein entsprechender Meilensteinplan ist zu entwickeln. Die unter Buchstabe D. beschriebenen Kernmaßnahmen sind entsprechend der Grobplanung in Abbildung 11 zu planen und umzusetzen. Die dafür notwendigen Mittel sind in den Haushaltsplanungen 2026 eingeplant.

Die Veränderung der Aufbauorganisation erfolgt sukzessive. Entsprechende Stellenplananträge sind für 2026 gestellt (siehe Anlage 2). Im Jahr 2026 ist die operative Struktur und Leitungsebene der neuen Abteilung Gebäudebetrieb aufzubauen. Ab dem Jahr 2027 erfolgt die Integration der operativen Ebene in die neue Abteilung. Zudem sind die Prozesse anzupassen. Um die organisatorische Neuausrichtung des GMHL im Zielbild 2029 zu erreichen, ist externe Unterstützung – insbesondere im Changemanagement sowie der Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung – erforderlich.

Der Veränderungswille und die -bereitschaft der Mitarbeiter:innen im GMHL ist groß. Erste kleinere Maßnahmen wie die Anpassung von Entscheidungswegen, Aufbau einer Prozessmanagementstruktur sowie Schaffung von internen Informationsstrukturen befinden sich bereits in Bearbeitung. Zudem wird die Umsetzung der Kernmaßnahmen vorbereitet. So steht das GMHL bereits im Austausch mit dem Bereich IT zur Implementierung eines Ticketsystems. Erste Use-Cases werden modelliert und die Bedarfe der Nutzer:innen identifiziert. Das Thema Fachkarriere und Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Bestandspersonals in die neuen Funktionen wird mit dem Bereich Personal bearbeitet.

Anlagen:

Anlage 1	Abschlussbericht Anlage 1 Maßnahmenliste Anlage 2 Ressourcendimensionierung
Anlage 2	Fahrplan sukzessive Stellenplanveränderungen
Anlage 3	PowerPoint-Präsentation

Senatorin Joanna Hagen

Abschlussbericht Organisationsuntersuchung Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck



Drees & Sommer SE
Obere Waldplätze 13, 70569 Stuttgart
Telefon: +49 711 1317-0

Datum: 26.03.2025

Inhaltsverzeichnis

1 Management Summary 5
2 Einführung 6
2.1 Ausgangssituation 6
2.1.1 Strukturen, Zahlen, Daten, Fakten 6
2.1.2 Herausforderungen und Hemmnisse 8
2.2 Bisherige Untersuchungen in der Vergangenheit 11
3 Vorgehensweise, Methodik und Terminschiene 12
4 Analyse Status quo und Bewertung aus Marktsicht 13
4.1 Transparenz, Steuerung und Standards 14
4.2 Prozesse und Strukturen 14
4.3 Tools, IT und Digitalisierung 15
4.4 Betreiberverantwortung 16
5 Externe Faktoren und Marktblick 17
6 Zwischenfazit 20
7 Mission und Anspruch GMHL 22
8 Handlungsoptionen 22
9 Zielbild der zukünftigen Organisation 25
9.1 Prozess- und Leistungsmodell 26
9.2 Rollenmodell 27
9.3 Organisationsmodell 28
9.4 Abteilung Planung und Bau 30
9.4.1 Sachgebiet TGM Support 31
9.4.2 Sachgebiete Projektmanagement 32
9.4.3 Sachgebiet TGA 33
9.4.4 Sachgebiet Nachhaltigkeit und Energiemanagement 33
9.5 Abteilung Gebäudebetrieb 34
9.5.1 Sachgebiet Bauunterhaltprojekte 35
9.5.2 Sachgebiete Gebäudeservices 35
9.5.3 Sachgebiet Strategische Gebäudeinstandhaltung 38
9.6 Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement 39

9.7 Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement 41
10 Abschätzung Ressourcendimensionierung 42
10.1 Datengrundlage 42
10.2 Abteilung Planung und Bau 43
10.3 Abteilung Gebäudebetrieb 44
10.4 Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement 48
10.5 Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement 49
10.6 Zusammenfassung auf der Bereichsebene 49
10.7 Kritische Würdigung einer Outsourcingbetrachtung 50
11 Umsetzungsempfehlung 52
11.1 Fahrplan 52
11.2 Veränderungsbedarf und Maßnahmen 54
12 Fazit 57
13 Abkürzungsverzeichnis 58
14 Anlagen 59

DREES & SOMMER

Abschlussbericht Organisationsuntersuchung Gebäudemanagement
der Hansestadt Lübeck

Auftraggeber:	Hansestadt Lübeck Gebäudemanagement (GMHL)
Ansprechpartner: E-Mail:	Arnd Babendererde arnd.babendererde@luebeck.de
Auftrag:	Organisationsuntersuchung der technischen Abteilung des GMHL Lübeck
Auftragnehmer:	Drees & Sommer SE Obere Waldplätze 13 70569 Stuttgart Vertreten durch das Büro Stuttgart: Drees & Sommer SE Obere Waldplätze 12, 70569 Stuttgart Telefon: +49 711 687070-0 Telefax: +49 711 1317-101
Ansprechpartner:	Christoph Zimmer Eike Wenning Dr. Chris Richter

1 Management Summary

Der vorliegende Abschlussbericht behandelt die Organisationsuntersuchung des Gebäudemanagements der Hansestadt Lübeck (GMHL), die seit Frühjahr 2024 von Drees & Sommer SE durchgeführt wurde. Ziel der Untersuchung war es, Optimierungspotentiale in der technischen Abteilung des GMHL zu identifizieren und Vorschläge zur Behebung aufzuzeigen.

Die **Abteilung Technisches Gebäudemanagement** steht vor erheblichen organisatorischen und prozessualen Herausforderungen. Es besteht strategischer Handlungsbedarf in Bezug auf Themen wie Digitalisierung und einer übergreifenden Portfoliostrategie. Die Untersuchung wurde in drei Phasen durchgeführt: Transparenzschaffung zum Status Quo, Konzeption der zukünftigen Ausrichtung und Operationalisierung der Umsetzungsthemen. Die Analyse ergab, dass fehlende Transparenz und Datentiefe über Gebäudezustände ein Kernproblem darstellen. Es fehlen adäquate Tools und Standards, was zu erheblichem Mehraufwand und ineffizienten Abläufen führt. Die Prozesse innerhalb des GMHL sind nur in Ansätzen schriftlich dokumentiert und müssen transparenter werden. Zudem gibt es ein erhebliches Kommunikationsdefizit zwischen GMHL und den Nutzenden. Die Handlungsempfehlungen liegen neben der organisatorischen Neuausrichtung, der Etablierung von klaren immobilienwirtschaftlichen Rollenbildern verbunden mit effizienten und durchgängigen Prozessabläufen insbesondere auf der Durchführung einer ganzheitlichen Immobilienbestandsaufnahme und der Einführung einer optimierten Nutzendenschnittstelle in Verbindung mit einem Ticketsystem. Die notwendige Stärkung des Objektbetriebes und die fehlenden, internen Unterstützungstätigkeiten für die Kernprozesse erfordern eine weitere Veränderung. Zudem ist festzustellen, dass die Handlungsfähigkeit des GMHL derzeit erheblich durch die Diskrepanz zwischen den bereitgestellten und den tatsächlich notwendigen Finanzmitteln eingeschränkt ist. Insgesamt weist die aktuelle Aufstellung des GMHL im Marktvergleich erhebliche operative und strategische Defizite auf, verbunden mit einem hohen Umsetzungsaufwand zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und Schlagkräftigkeit der Organisation. Der Schwerpunkt der Organisationsuntersuchung lag auf der **Abteilung 1 des Technischen Gebäudemanagements**. Aufgrund der notwendigen Verzahnung der betrieblichen Abläufe innerhalb des GMHL wurden die empfohlenen Anpassungen auch unter Einbeziehung der **Abteilung 2 Kaufmännisches Gebäudemanagement** und Verwaltung sowie **Abteilung 3 Infrastrukturelles Gebäudemanagement** ausformuliert.

2 Einführung

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit dem Haushaltsbegleitbeschluss Nr. 5.4 in der Sitzung am 29.09.2022 den politischen Auftrag ausgelöst, eine Organisationsuntersuchung des Gebäudemanagements durchführen zu lassen. Der Wortlaut des Auftrags lautet: „Der Bereich für Instandsetzung / Sanierung / Neubau ist in seiner Organisationsstruktur zu prüfen. Ziel ist es, Optimierungspotentiale zu identifizieren und anschließend zu beheben."

Das Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE hat im Frühjahr des Jahres 2024 den Auftrag für die Durchführung der Organisationsuntersuchung erhalten und als Ergebnis den vorliegenden Bericht erstellt.

2.1 Ausgangssituation

2.1.1 Strukturen, Zahlen, Daten, Fakten

Das GMHL ist Eigentümer und Betreiber der städtischen Immobilen und zugleich vielseitiger Dienstleister für technische, kaufmännische und infrastrukturelle Gebäudemanagement Services. In diesem Zusammenhang übernimmt das GMHL vielfältige Aufgaben im Bereich des Immobilienmanagements, darunter die Projektleitung und -steuerung für Bauprojekte, Instandhaltung und Instandsetzung, sowie die technische Betreiberverantwortung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Zudem umfasst das Leistungsportfolio das Energiemanagement, Schadstoffmanagement, Gebäudebewertung, Flächenmanagement, Anmietung und Vermietung, sowie die Bewirtschaftung der Stromerzeugung. Weitere Aufgaben sind die interne Leistungsabrechnung, Ausschreibung und Verwaltung von Lieferleistungen, Eigen- und Fremdreinigung, Hausmeister:innendienste und Winterdienste.

- **Personalbestand:**
  Das GMHL ist in drei Abteilungen unterteilt: das **Technische Gebäudemanagement**, das **Kaufmännische Gebäudemanagement** und Verwaltung und das **Infrastrukturelle Gebäudemanagement** (s. Abbildung 1) mit insgesamt 447 Vollzeitäquivalenten (Stand Januar 2025).

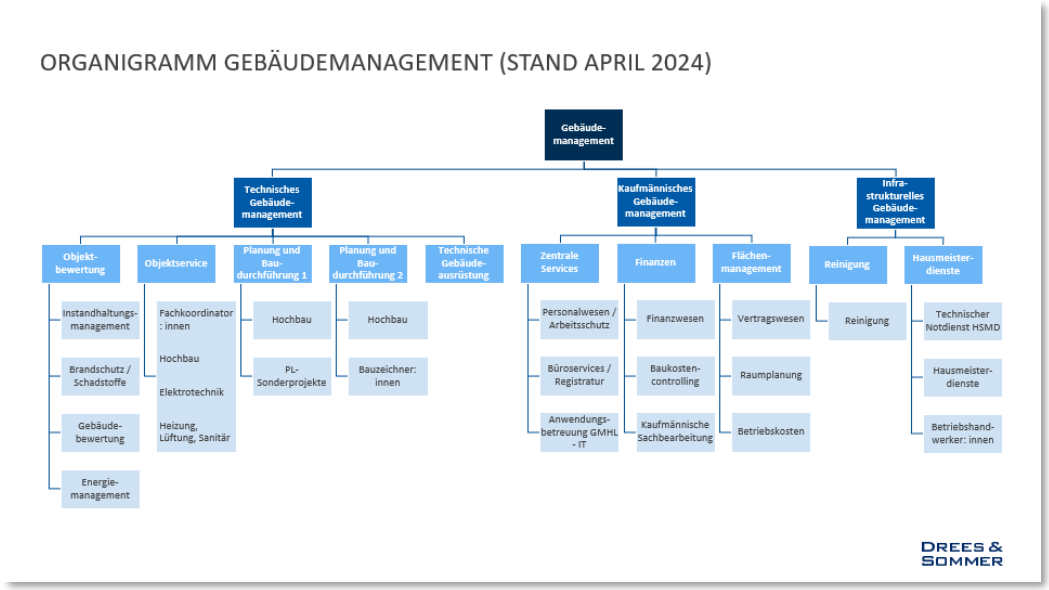


Abbildung 1: Organigramm Gebäudemanagement (Stand April 2024)

- **Gebäudebestand:**
  Insgesamt hat das GMHL rund 900 Gebäude mit in Summe rund 800.000 m² Bruttogrundfläche in seinem Betreuungsumfang, die Wiederbeschaffungswerte liegen bei rund 3,5 Mrd. €
- **Finanzielle Mittel:**
  Das konsumtive Urbudget für das Jahr 2025 liegt bei rund 17,5 Mio. € (konsumtives Budget 2024 = 13,5 Mio. €) für den Bauunterhalt. Die Umsetzungsquote für konsumtive Maßnahmen und Bauunterhaltungsaufgaben lag im Jahr 2024 bei 157% (Auszahlungen 2024: 21,2 Mio. €); für die Regelinstandhaltung müssten, ein durchschnittlicher Gebäudezustand vorausgesetzt, für das bestehende Gebäudeportfolio der Hansestadt Lübeck (800.000 m² Bruttogrundfläche) nach dem Benchmark des KGSt ca. 42 Mio. € jährlich zur Verfügung stehen. Der Referenzwert der KGSt resultiert aus 1,2 % des Gebäudeneuwertes (3,5 Milliarden €) und zielt nur auf die Instandhaltung kommunaler Gebäude ohne Substanzverbesserung ab. Für die Abarbeitung des Sanierungs- und Instandhaltungsstaus sind darüber hinaus zusätzlich Mittel jährlich für die nächsten 15 Jahre erforderlich.

  Das investive Urbudget für das Jahr 2025 beträgt 17,2 Mio. (investives Budget 2024 = 22,3 Mio. €, mit Haushaltsresten 27,8 Mio. €) verteilt auf insgesamt 58 Projekte. Die Umsetzungsquote für investive Projekte lag im Jahr 2024 bei ca. 120% (mit Haushaltsresten ca. 96%), die Auszahlungen investiv im Jahr 2024 betragen 26,6 Mio. €). Basierend auf der hohen Umsetzungsquote in 2024 (2024: ca.100 %) ist eine deutliche Verstärkung des Investivbudgets in 2025 gemäß VO/2024/13494-12 beschlossen worden.

2.1.2 Herausforderungen und Hemmnisse

In der **Abteilung 1 TGM** sind verschiedene Hemmnisse in der Leistungsfähigkeit der Organisation festzustellen.

Diese umfassen insbesondere die Einschränkung einer planbaren Aufgabenerledigung und die Zunahme häufiger Neusetzungen von Prioritäten. Dies ist oftmals bedingt durch „Akutmaßnahmen“ bei drohenden Standortschließungen, unterjährige Zusatzprojekte aus Haushaltsbegleitbeschlüssen sowie durch dringende Handlungszwänge, die sich aus Wünschen der Nutzenden, Veränderung der Bausubstanz oder der zu beachtenden Regelwerke ergeben. Hinzu kommen erforderliche Sofortmaßnahmen aufgrund höherer Gewalt sowie Planungs- und Bauzeitverschiebungen infolge unzureichender externer Kapazitäten bei Planern und Fachbetrieben. Zudem nimmt das Berichtswesen gegenüber politischen Ausschüssen, der Verwaltung und den Gebäudenutzenden stetig zu.

Zusätzlich werden innerhalb **der Abteilung 1 TGM** administrative Aufgaben bei den technischen Mitarbeitenden wahrgenommen, die nicht in die direkte Zuständigkeit fallen oder ohne notwendigen technischen Sachverstand bearbeitet werden könnten. Dies führt zu starken und dauerhaften zeitlichen Überlastungen bei den technischen Sachbearbeitungen und den Führungskräften. Zudem sind erhebliche und langzeitig andauernde zeitliche Überlastungen und Langzeiterkrankungen mehrerer Mitarbeitender festzustellen, insbesondere in den Sachgebieten 11.2, 12.1 und 12.2.

Es fehlt teilweise an ausreichenden Festlegungen fester Prozessvorgaben für wiederkehrende Abläufe. Die Aufarbeitung von in der Vergangenheit ausgebliebenen, gesetzlich geforderten Sachverständigenprüfungen an sicherheitsrelevanten Anlagen der Gebäudetechnik hat einen Bedarf an dringend abzustellenden, verkehrssicherheitsrelevanten Mängeln aufgezeigt, was zu erheblichem Handlungsdruck im Zuge der Betreiberverantwortung und Verkehrssicherheitspflicht führt. Offene Mängel können derzeit nicht bearbeitet werden, was das Risiko weiterer Anlagenausfälle, Teil- und Ganzschließungen von Objekten erhöht. Aktuell sind dazu 731 sicherheitsrelevante Anlagen der Gebäudetechnik bekannt. Aufgrund fehlender Daten ist ein exakter Anlagenbestand aktuell nicht ausweisbar. Bezogen auf diese 731 Anlagen konnten aktuell 476 Anlagen geprüft werden, mit dem Ergebnis, dass 45% hiervon mängelbehaftet sind. Bei 255 Anlagen konnte bislang noch keine Prüfungen erfolgen. Zusätzlich ist mit einem weiteren Anstieg der Mängel zu rechnen, da durch das Erfassen weiterer Anlagen sowie deren Wartung und Prüfung zusätzliche sicherheitsrelevante Mängel erkannt werden, die abgearbeitet werden müssen. Ein genauerer Bearbeitungsstand kann aufgrund fehlender Ressourcen zurzeit nicht ermittelt werden. Insgesamt ist festzustellen, dass mit der aktuellen Personalausstattung und ohne Anpassung der Organisation die Mängelquote nicht abgebaut werden kann.

Zugespitzt wird die Situation durch einen Sanierungsstau und das Fehlen einer ganzheitlichen Immobilienstrategie (wie bspw. Schulbau- und Kitabaustrategie). Bezogen auf Schulen weisen zum Beispiel von insgesamt 67 Schulgebäuden rund 80% einen Sanierungsbedarf auf. Nur bei 13 Schulen liegt kein Sanierungsbedarf vor (s. Abbildung 2). Absolut betrachtet liegt der Sanierungsbedarf bei Schulen bei ca. 1,5 Mrd. €.

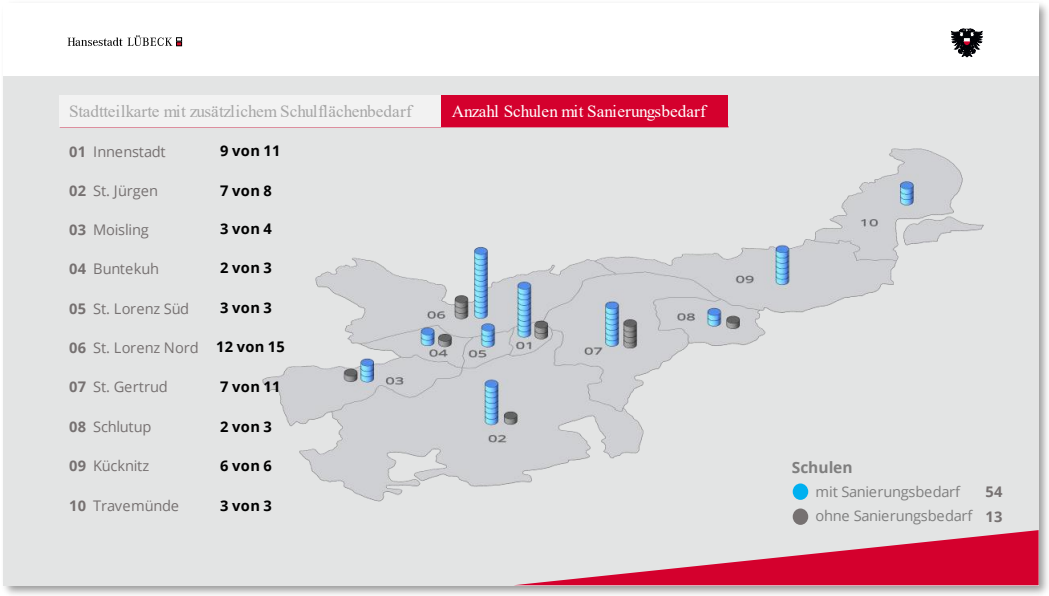


Abbildung 2: Anzahl Schulen mit Sanierungsbedarf

Die Folgen dieser Hemmnisse sind vielfältig. Es zeigt sich eine unzureichende Geschwindigkeit in der Abarbeitung ermittelter verkehrssicherheitsrelevanter Mängel. Dies führt teilweise zu Unzufriedenheit bei Nutzenden über die Arbeitsergebnisse und die Kommunikation. Zudem mangelt es an ausreichendem Marketing zur eigenen Leistungsfähigkeit und zu Arbeitsergebnissen gegenüber Nutzenden und der Öffentlichkeit.

Über die organisatorischen Aspekte hinaus steht das Technische Gebäudemanagement vor strategischen Herausforderungen wie zum Beispiel der Sicherung des Betriebs systemrelevanter Objekte (z. B. elementare Verwaltungsstandorte und Notfallzentren), Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie, Digitalisierung und einer übergreifenden Portfoliostrategie zur Sicherstellung zukünftiger Flächen- und Sanierungsbedarfe. Hier besteht zum Beispiel ein erheblicher Raumbedarf an Lübecks Schulen aufgrund von Bevölkerungswachstum und neuen Bebauungsplänen, dem Wechsel von G8 auf G9 und dem Ausbau des Ganztages. Die Stadt wächst und neue Wohnräume erfordern zusätzliche Bildungsinfrastruktur, beginnend mit Kitas und Grundschulen. Parallel besteht ab dem Schuljahr 2026/2027 ein gesetzlicher Anspruch auf Ganztagsbetreuung an Grundschulen und der Wechsel von G8 auf G9 verursacht an den Gymnasien einen

zusätzlichen Raumbedarf. Allein bezogen auf die Schulen beträgt der aktuelle, zusätzliche Flächenbedarf 16.387 m² (s. Abbildung 3).

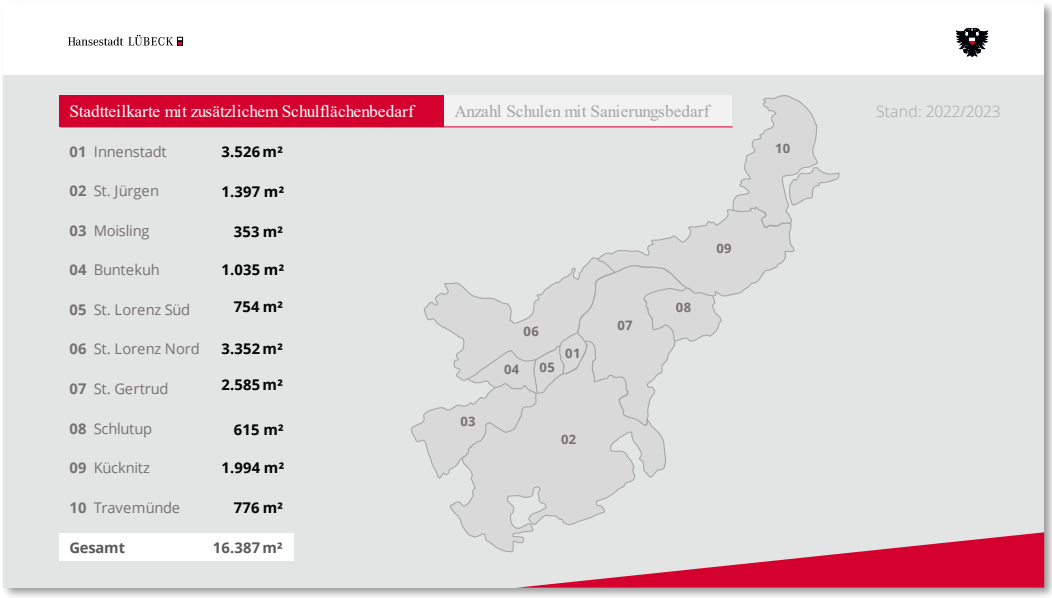


Abbildung 3: Stadteile mit zusätzlichem Schulflächenbedarf

Erschwerend wirken sich die aktuellen Hemmnisse und Herausforderungen im Kontext folgender, bestehender Rahmenbedingungen aus:

- Masterplan Schulimmobilien (VO/2023/12084-3 vom 28.09.2023) zur Beseitigung des Sanierungsstaus an den Schulen bis 2034 unter Beachtung der Klimaschutzziele (aktuell nach VO/2023/12644)
- “Lübeck klimaneutral bis 2035” (VO/2023/12644 vom 30.11.2023)
- Gesetzlicher Anspruch bis 2026 auf Ganztagesbetreuung in Schulen
- Erweiterung des Klassenraumbedarfs an den Lübecker Gymnasien zur Umsetzung G- 9 bis zum Schuljahr 2026/2027
- Dringend abzustellende, verkehrssicherheitsrelevante Mängel durch rechtliche Verpflichtungen in der Rolle der Hansestadt Lübeck als Betreiberin (aktuell sind 255 Mängel bezogen auf die geprüften Anlagenbestand bekannt)
- Fehlende Digitalisierung zur Gewährleistung eines zukunftsfesten Gebäudebetriebs (bspw. perspektivisch für Kommunen verpflichtende Einführung von BIM)
- Fachkräftemangel und langwierige Verfahren bei den Stellenbesetzungen
- Fehlendes aktives Portfoliomanagement zur Sicherstellung aktueller und zukünftiger Flächenbedarfe
- Fehlende Standards im Bereich des Klimaschutzes

2.2 Bisherige Untersuchungen in der Vergangenheit

Mit dem Bericht des GMHL als Betreiber von städtischen Immobilien zur aktuellen Bewirtschaftungssituation (Stand August 2015) und dem fortgeschriebenen Entwicklungskonzept GMHL (Stand April 2020) fanden bereits Voruntersuchungen statt, die die kritischen Herausforderungen des GMHL dargestellt haben.

Die Berichte beschreiben die bereits damals vorliegende Gefährdungssituation und Nutzungseinschränkungen der städtischen Immobilien in Lübeck. Es gab erhebliche Probleme bei der Bauunterhaltung und Instandsetzung der Gebäude, was zu eingeschränkten Nutzungen und Teilsperrungen führte. Besonders betroffen waren Schulgebäude, von denen ein Fünftel bereits Nutzungseinschränkungen aufwies. Es bestand bereits ein erheblicher Instandhaltungsrückstand, viele Gebäude waren in einem schlechten Zustand, und es kam vermehrt zu Betriebsausfällen aufgrund akuter Verkehrssicherheitsgefährdungen. Besonders die veraltete Anlagentechnik und die geschädigte Bausubstanz waren Hauptursachen für diese Probleme.

Die finanziellen Mittel für die Bauunterhaltung waren unzureichend, was zu einem erheblichen Instandhaltungsstau führte, der 2015 bereits auf 270 Mio. Euro geschätzt wurde. Dies hatte zur Folge, dass nur notdürftige Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden konnten, und viele Gebäude drohten geschlossen zu werden. Über die sicherheitsrelevanten Mängel war die Funktionalität so stark beeinträchtigt, dass z. B. Gebäude aufgrund unzureichender hygienischer oder technischer Zustände die Schließung drohte.

Ein weiteres Problem war die unzureichende personelle Ausstattung des GMHL, was die Wahrnehmung der Betreiberpflichten erschwerte. Die damalige Gefährdungssituation erforderte dringend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen. Zusätzlich wies das GMHL einen hohen Krankenstand auf, der auf die permanente Dauerbelastung vieler Mitarbeiter:innen zurückzuführen war.

Neben dem Zustand der Gebäude, der mangelnden Ressourcenausstattung und finanziellen Mitteln bestanden zum damaligen Zeitpunkt auch schon übergreifende Herausforderungen, die bis zum heutigen Tage noch bestehen. Es gab keinen flächendeckenden Bestandskataster für die städtischen Gebäude, was die Instandhaltungsplanung erschwerte. Der Fachkräftemangel, insbesondere im technischen Bereich, stellte eine große Herausforderung dar. Die Einführung eines Key-Account-Managements wurde vorgeschlagen, um die Kommunikation und Abläufe zu optimieren. Ein Qualitätssicherungssystem im Gebäudemanagement war notwendig, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Einrichtung eines strategischen Immobilienmanagements und eines Instandhaltungsmanagements wurde als notwendige Maßnahmen aufgezeigt, um Zukunftsthemen zu besetzen und einen werterhaltenden Gebäudezustand sicherzustellen.

Grundsätzlich konnte schon damals deutlich gemacht werden, dass das GMHL regelmäßig unzureichend mit den für die Betriebssicherheit erforderlichen und für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Gebäude nötigen Mitteln und Ressourcen ausgestattet war. Das GMHL konnte damit der ihr vom Bürgermeister übertragenen rechtlichen Verpflichtung in der Rolle als Betreiber der Gebäude im Eigentum der Hansestadt Lübeck, mit der ausschlaggebenden wirtschaftlichen Verfügungsmacht über den technischen Betrieb der Anlage/Immobilie, nicht gerecht werden.

Resultierend aus den vorgenannten Berichten aus 2015 und 2020 wurde das GMHL in der Vergangenheit mit ersten zusätzlichen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet. Dennoch ist festzustellen, dass die aktuellen Ressourcen nicht ausreichen, damit das GMHL seiner Aufgabe als fachkundiger Eigentümer und Betreiber der städtischen Gebäude in ausreichendem und ordnungsgemäßem Maße nachkommen kann.

3 Vorgehensweise, Methodik und Terminschiene

Um das Zielbild für das **Technische Gebäudemanagement** zu erarbeiten, wurde die Vorgehensweise in drei zeitlich aufeinanderfolgenden Phasen gegliedert. Die Konzeption des Immobilienmanagements erfolgte in 6 Modulen (s. Abbildung 4). Das Projektteam setzte sich aus Vertreter:innen seitens des GMHL und dem externen Berater Drees & Sommer zusammen. Begleitet wurde das Projekt von DOS uns dem Personalrat. Die Projektlaufzeit betrug zehn Monate von April 2024 bis Januar 2025.

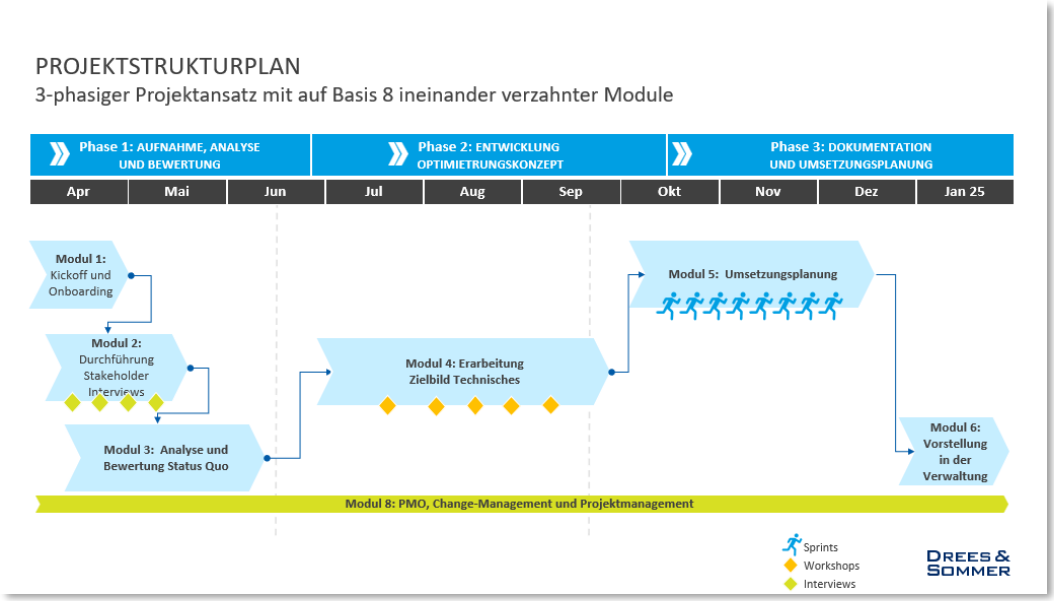


Abbildung 4: Projektstrukturplan

In der Phase 1 erfolgte Transparenzschaffung zum Status Quo mit einem besonderen Schwerpunkt auf die Aufnahme der Sichtweise der relevanten Stakeholder, sowohl intern als auch seitens der Nutzenden und Schnittstellenpartnern. Insgesamt wurden 15 Interviews mit 31 Teilnehmenden geführt. Ergänzend wurde eine Online-Umfrage mit den Mitarbeiter:innen des GMHL exkl. Raumpfleger:innen und Hausmeister:innen sowie Hospitationen durchgeführt.

Die Stakeholder-Interviews wurden durchgeführt, um wesentliche „Pain Points“, potenzielle Konfliktthemen, Störgefühle und Befindlichkeiten zu identifizieren. Zudem wurden unklare oder nicht ausreichend transparente Themen sowie nicht geregelte oder abgedeckte Themen untersucht sowie die Erwartungshaltungen der Stakeholder erfasst.

In der Phase 2 erfolgte die Konzeption der zukünftigen Ausrichtung des **Technischen Gebäudemanagements** in themenspezifischen Konzeptworkshops. Schwerpunkte waren dabei die Erarbeitung der Nutzendenanforderungen und Vision als Grundlage für die Entwicklung der organisatorischen Ausrichtung in Bezug auf Rollen, Verantwortlichkeiten, Prozesse und Strukturen inklusive der Dimensionierung der Organisation auf Basis von Benchmarking.

In der Phase 3 wurden in Rahmen von Themensprints die Umsetzungsthemen weiter operationalisiert und daraus die Maßnahmen für eine erfolgreiche Umsetzung abgeleitet. Die Maßnahmenbeschreibung beinhaltete neben einer inhaltlichen Beschreibung auch die Abschätzung der erforderlichen Umsetzungsressourcen.

Eine Information des Bürgermeisters und der Bausenatorin zu den Zwischenergebnissen der Organisationsuntersuchung fand im November 2024 statt. Darauf erfolgte die Finalisierung des hier vorliegenden Abschlussberichts mit einer Vorstellung der finalen Projektergebnisse in der Bürgerschaft.

4 Analyse Status quo und Bewertung aus Marktsicht

Die Analyse des Status quo basiert auf den Erkenntnissen der Unterlagensichtung, geführter Stakeholder-Interviews mit den verschiedenen Beteiligten sowie den Erkenntnissen einer Hospitation im **Sachgebiet Objektservice**.

Die Analyse hat hierbei die folgenden Schwerpunkte ergeben, die in den nächsten Unterkapiteln separat dargestellt werden.

4.1 Transparenz, Steuerung und Standards

Die fehlende Transparenz und Datentiefe über Gebäudezustände und Flächendaten stellt ein Kernproblem der Steuerungsfähigkeit dar. Das Raumbuch, das in Form einer Excel-Liste geführt wird und in dem jeder seine Änderungen einträgt stellt kein adäquates Tool für die notwendige Datentransparenz dar. Ein Datenblatt, welches die Gebäudestruktur und die Bewertung der einzelnen Gewerke für jedes Gebäude detailliert darstellt, wäre von großem Nutzen, existiert jedoch derzeit nicht. Auch die Aktualität der Daten ist unzureichend. Es fehlt an detaillierten und ganzheitlichen Kenntnissen zu den Gebäudezuständen. Erste Schritte in Bezug auf Transparenzschaffung wurden eingeleitet, es bedarf jedoch einer intensivierten Gebäudebestands- und Zustandsaufnahme.

Neben der fehlenden Transparenz führen teilweise fehlende Standards darüber hinaus zu erheblichem Mehraufwand und erhöhtem Fehlerpotential, da das GMHL vergleichbare Sachverhalte mit einer unterschiedlichen Herangehensweise bearbeitet. Die aktuellen Geschäfts- und Dienstanweisungen sind in Teilen veraltet und überholt, was den reibungslosen Ablauf erschwert. Welche internen Arbeitsanweisungen existieren, ist aus der Sicht einzelner GMHL-Mitarbeiter:innen nicht immer transparent. Ein weiterer kritischer Punkt ist, dass Mitarbeiter:innen bei der Einholung von Entscheidungen an umfangreiche formale Anforderungen und eine Vielzahl von notwendigen Unterschriften gebunden sind und nicht in eigener Verantwortung treffen können, was auf Nutzendenseite wiederum zu einer hohen Unzufriedenheit führt. Sowohl aus Nutzendensicht als auch aus GMHL interner Sicht sieht man bei vielen Themen konzeptionellen Optimierungsbedarf wie z. B. in den Handlungsfeldern allgemeine Kommunikation zu den Nutzenden, Vergabestelle, BIM, Standards, Rahmenverträge, Qualitätsmanagement.

Weiterer Handlungsbedarf besteht in der Steuerung von Investitions- und Instandhaltungsprojekten. Es gibt kein umfassendes, kaufmännisches Projektmanagement. Das Baukostencontrolling legt vorwiegend den Fokus auf die Steuerung des Mittelabflusses und stellt keinen ganzheitlichen Controlling-Ansatz dar. Die Anwendung von steuerungsrelevanten Kennzahlen in Bezug auf Kosten, Qualität und Zeit ist erforderlich, um Projekterfolge und Zufriedenheiten der Nutzenden messen und steuern zu können.

4.2 Prozesse und Strukturen

Viele GMHL-Prozesse sind nicht schriftlich dokumentiert beziehungsweise noch nicht formuliert. Die Prozesse innerhalb des GMHL müssen transparenter werden und ineinandergreifen. Interne Prozesse werden aus Sicht der Nutzenden als zu langwierig und die Befugnisse auf der operativen Entscheidungsebene als nicht ausreichend wahrgenommen. Lange Entscheidungsprozesse in Kombination mit komplexer Steuerung von Maßnahmen führen dazu, dass Anliegen und Bedarfe sich zeitlich verzögern oder in Vergessenheit geraten, mit der Folge einer hohen Unzufriedenheit seitens der Nutzenden also auch der Mitarbeiter:innen. In der Schnittstelle zum GMHL besteht seitens der

Nutzenden ein wahrgenommenes Kommunikationsproblem. GHML ist im Intranet nicht vertreten, Ansprechpartner:innen für die unterschiedlichen Aufgaben des GMHL sind nicht zusammengeführt und daher schwer aufzufinden. Aufgrund eines fehlenden Ticket-Systems und User Helpdesk ist das GMHL einer E-Mail-Flut der Nutzenden über viele verschiedene Kanäle ausgesetzt. Die Sachgebietsleiter:innen haben aufgrund von Notfallmaßnahmen im Rahmen der Sicherstellung der Betreiberverantwortung oftmals keine Zeit für ihre originären Aufgaben und sind zusätzlich getrieben von Reporting, Maßnahmenverschiebungen und wechselnden Projektleitungszuständigkeiten. Es gibt Bedarf an der Optimierung der Schnittstellen in der regulären Bewirtschaftung, wie Hausmeister:innen, Objektservice und Instandhaltungsmanagement. Ein wesentlicher Faktor für die Arbeitsbelastung der Hausmeister:innen wird darin gesehen, dass diese täglich mehrere Stunden mit der Erfüllung von Prüfganglisten verbringen müssen, die "Prüfgangliste" aber eine nicht abwendbare Pflichtaufgabe der unterwiesenen Personen in der Betreiberverantwortung darstellt. Dies führt dazu, dass für eigentliche Reparaturarbeiten kaum noch Zeit bleibt. Darüber hinaus sind die Aufgabentrennung und Verantwortlichkeiten für die Hausmeister:innen seitens der GMHL-Hausmeister:innen und der teilweise eigenen Hausmeister:innen einzelner Fachbereiche aus Nutzendensicht unklar beziehungsweise nicht transparent beschrieben.

Es wurde auch berichtet, dass es an Akzeptanz und Verständnis zwischen den GMHL-Sachgebieten fehlt, die Vernetzung der Sachgebiete findet noch nicht in ausreichendem Ausmaß statt, um Synergien zu erzielen und Effizienz und Effektivität in den Abläufen sicherzustellen. Entscheidungsprozesse sind nicht klar geregelt und kosten daher oft viel Zeit. Der hierarchische Aufbau des GHML und die vielen „Unterschriftsleisten“ erzeugen ein Flaschenhals bei Entscheidungen. Insbesondere Rechnungsprozesse sind langwierig und unnötig kompliziert. Verzögerung in der Bearbeitung und Freigabe von Rechnungen führen zu erheblichen Problemen in der finanziellen Abwicklung und Transparenz.

4.3 Tools, IT und Digitalisierung

Sowohl bei der Analyse der GMHL-internen Arbeitsweise als auch in der Schnittstelle zu den Nutzenden wurde das Fehlen einer IT-basierten Lösung zur Bedarfserfassung, Bearbeitung und Verfolgung als eines der maßgeblichen Probleme identifiziert. Seitens der Nutzenden wird ein Ticket-System verbunden mit einem User Helpdesk erwartet, dass die Bedarfe am Eingangskanal der Nutzenden erfasst, priorisiert, den verantwortlichen GMHL Sachgebieten zuweist und für die Nutzenden den Arbeitsfortschritt transparent macht. Wunsch ist eine deutlich höhere Reaktionsgeschwindigkeit sowie eine proaktive und transparente interne und externe Kommunikation.

Hinsichtlich des Datenmanagements müssen Mitarbeiter:innen häufig Daten manuell von einer Excel-Liste in eine andere übertragen, um den Reporting-Anforderungen gerecht zu werden. Dies weist auf einen dringenden Bedarf an verbesserter digitaler Unterstützung und effizienterem Datenmanagement hin. Auch wenn Daten vorhanden sind – was in vielen Fällen heute noch nicht sichergestellt ist – können Daten aktuell aufgrund

fehlender IT-Lösungen nicht effizient und optimal genutzt werden. Zusätzlich wird die Einführung eines Dokumenten Management System (DMS) als dringend erforderlich gesehen.

Obwohl eine Prozesssoftware (Picture Prozessmanagement) vorhanden ist, sind insbesondere wesentliche Kernprozesse nicht erfasst und werden in der Praxis unterschiedlich gehandhabt. Die digitale Unterstützung in den Prozessen, wie zum Beispiel beim Rechnungslauf oder bei Unterschriften, ist unzureichend, und es fehlen Schnittstellen zwischen den Systemen, wie LuGM (Axians Infoma) und MACH.

Die Erfassung der Anlagen und der technischen Gebäudeausstattung hinsichtlich der Verkehrssicherheit wurde zwar angestoßen, jedoch weist das vorhandene CAFM-System noch erhebliche Informationslücken auf bzw. werden eingetragene Daten als nicht valide eingestuft. Weitere IT-Unterstützung hinsichtlich einer Projektmanagement-Software und BIM-Software (Building Solutions Modelling) werden für die Zukunft als notwendige Voraussetzung für ein effizientes Arbeiten betrachtet. Ebenso fehlen digitale Lösungen wie z. B. Smartphone App, die die Hausmeister:innen bei der Erfassung der Informationen und Abarbeitung der festgestellten Mängel aus den Rundgängen unterstützen. Sinnvoll ist hier auch eine direkte Verknüpfung mit dem Auftragswesen, um Bedarfe schnell abzuwickeln.

4.4 Betreiberverantwortung

Die Stakeholder Interviews haben ergeben, dass die Betreiberverantwortung zwar im Grundsatz geregelt ist, jedoch erhebliche Herausforderungen in der praktischen Umsetzung bestehen. Ein zentrales Problem ist der akute Personalmangel, der es den Verantwortlichen nicht ermöglicht, die Aufgaben und Anforderungen regelkonform zu erfüllen. Ein besonders kritischer Punkt ist der fehlende Überblick über den Zustand der Immobilien und der damit einhergehende fehlende Nutzen des bestehenden CAFM-Systems LuGM. Mängel bleiben über Jahre hinweg unbemerkt oder werden nicht behoben, wodurch die Gefahr von sicherheitsrelevanten Vorfällen deutlich wächst. Der anhaltende Wartungs- und Instandsetzungsstau verschärft die Lage zusätzlich. In der Folge ist heute schon der Fall, dass Nutzungsuntersagungen oder Stilllegungen von Gebäuden zum Beispiel aufgrund von sicherheits- und Statik relevanten Mängeln notwendig werden. Aktuelle Fälle dazu sind zum Beispiel die Albert-Schweitzer-Schule, die Maria-Montessori-Schule und andere. Ein weiteres Risiko ergibt sich aus unzureichenden Informationen zu den technischen Anlagen. Der Personalmangel sowie fehlende Datenaufnahmen der Gebäude und deren technischer Anlagen, nicht vorhandene Dokumentationen und Transparenz führen dazu, dass notwendige Wartungen und Prüfungen nicht durchgeführt werden. Dies steigert nicht nur die Haftungsrisiken, sondern löst Gefährdungen insbesondere in Brandschutz, Anlagensicherheit und Standsicherheit aus. Besonders problematisch ist, dass dringend benötigte personelle Verstärkung in den vergangenen Stellenplänen nicht ausreichend berücksichtigt werden konnte, was die Situation weiter verschärft. Bereits jetzt dokumentieren Rückstandsanzeigen den wachsenden Handlungsdruck. Die

Wahrnehmung der Betreiberverantwortung kann aktuell nicht umfassend und regelkonform erfolgen. Es ist dringend erforderlich, diese Missstände zu beheben, um die Sicherheit der Nutzenden und die rechtskonforme Erfüllung der Betreiberpflichten der Hansestadt Lübeck sicherzustellen.

5 Externe Faktoren und Marktblick

Das Immobilienmanagement in Unternehmen und öffentlichen Institutionen hat sich in den letzten Jahrzehnten als feste Management-Disziplin etabliert. Die Schwerpunkte, die vor der COVID-19-Pandemie auf Kosten- und Flächenoptimierung lagen, haben sich verschoben. Das Immobilienmanagement steht aktuell vor strategischen Herausforderungen, getrieben von technologischem Fortschritt, Unternehmenswandel, Energiepolitik und veränderten Arbeitswelten. Bestehende Strukturen und Prozesse müssen an neue Anforderungen angepasst werden. Die folgenden Themenfelder stellen die aktuellen Trendthemen im Immobilienmanagement dar und wurden bei der Modellierung des Zielbilds als Leitlinien berücksichtigt.

Strategie und Governance
Das Immobilienmanagement hat sich im Laufe der Zeit professionalisiert. Große Unternehmen und öffentliche Organisationen haben sich über die Zeit jedoch oft sperrige Strukturen aufgebaut, die unter Druck geraten, wenn ein Unternehmenswandel stattfindet oder Kosten eingespart werden müssen. Agile Strukturen und Prozesse sind entscheidend, um das Immobilienmanagement widerstandsfähig zu machen. Das Immobilienmanagement steht vor der Herausforderung, flexibel auf die Bedürfnisse der internen Nutzenden zu reagieren, was aufgrund der langfristigen Natur von Immobilien oftmals eine besondere Schwierigkeit darstellt.

Eine wichtige Aufgabe des Immobilienmanagements besteht darin, seine Rolle zu überdenken und weiterzuentwickeln, indem Governance-Funktion für den Immobilienbestand und die Immobilienleistungen des Unternehmens übernommen wird. Effiziente, digitalisierte Prozesse sind entscheidend, um Immobilienvorhaben zu steuern und Kosten transparent zu machen. Die Steuerungssysteme für Immobilienprozesse müssen sich verändern, hin zu Leistungsindikatoren anstelle von reiner Budgetsteuerung und Kostenkontrolle. Die zentrale Verantwortung für das Budget und die strategische Steuerung des Immobilienbestands in der Funktion der Eigentümerrolle sind dabei vorteilhaft.

In der Praxis zeigt sich heute schon, dass dem Aufbau von zentralen, aber schlanken Governance-Strukturen mit Richtlinienkompetenz eine zentrale Bedeutung zukommt. Regionale und lokale Immobilieneinheiten werden in diesem Fall über ein geschäftsbereichsübergreifendes Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell effizient geführt. Dieses unterscheidet klar zwischen strategisch steuernden Aufgaben auf zentraler Ebene und operativ ausführenden Aufgaben auf regionaler und lokaler Ebene.

Digitalisierung und Transformation

Die digitale Transformation wird das Immobilienmanagement maßgeblich beeinflussen. Die Digitalisierung des Immobilienmanagements ermöglicht eine bessere Verknüpfung von Wissensarbeit und praktischer Umsetzung. Kopfarbeit produziert Wissen zur Entwicklung digitaler Prozesse, die die Effizienz der Körperarbeit steigern. Digitale Prozesse ermöglichen Echtzeit-Informationen, was die Transparenz im Immobilienmanagement verbessert. Die digitale Erfassung von Verträgen und Daten in Informationssystemen bietet Vorteile, wie die Anzeige steuerungsrelevanter Kennzahlen auf einem Dashboard zur proaktiven Steuerung. Effizienz und Transparenz im Immobilienmanagement erfordern ein gegenseitiges Verständnis zwischen Immobilienmanagement und dem Kerngeschäft. Das Immobilienmanagement muss erklären können, warum es Informationen und Daten benötigt und welche Vorteile dadurch entstehen. Die Herausforderung besteht darin, Immobilienprozesse in den Schnittstellen zum Kerngeschäft zu digitalisieren und Ressourcen sinnvoll zu harmonisieren. Durch eine geschickte Anpassung und Koordination der verschiedenen Managementebenen und Regionen im Immobilienmanagement können Prozesse verbessert werden, ohne bewährte Abläufe zu gefährden. Die Qualität der Daten bestimmt die Effizienz und den Erfolg in digitalgestützten Organisationen. Intelligente Schnittstellen und die Vernetzung von Anwendungen im Sinne eines Ökosystems ermöglichen Agilität und Flexibilität. Eine klare Datenstruktur und intelligente Datenhaltung sind entscheidend, um die Qualität, Vollständigkeit und Validität der Daten sicherzustellen.

New Work

Das veränderte Verhalten der Nutzenden mit dem Wunsch nach einem Mix aus Bürozeiten und mobilem Arbeiten, stellt das Immobilienmanagement vor die Herausforderung, flexible Flächenmanagement-Lösungen für die Mitarbeitenden bereitzustellen. Arbeiten von zu Hause ist längst kein Ausnahmemodell mehr. Umfragen zeigen deutlich, dass die Mehrheit der Mitarbeitenden sich einen Mix aus Bürozeiten und Home-Office wünscht, was in der Praxis auch bereits häufig umgesetzt ist.

Ein zukunftsgerichtetes Immobilienmanagement erfordert einen kreativen und flexiblen Umgang mit Büroflächen. Das Immobilienmanagement sollte die Qualität der Arbeitsumgebung an den Bedarfen der Nutzenden ausrichten, digitale Prozesse und intelligente Gebäudetechnik nutzen. Das bloße Reduzieren von Büroflächen zur Kosteneinsparung ist nicht ausreichend. Innovation erfordert Vernetzung in attraktiven Büroräumen, die Teamarbeit und zufällige Begegnungen ermöglichen. Die Zukunft sollte mehr Umbau und weniger Abbau bedeuten. Unternehmen müssen die Bedürfnisse der Mitarbeitenden berücksichtigen. Flexibilität Mitarbeiterzufriedenheit und Wohlbefinden müssen gefördert werden. Mit effizient genutzten Flächen und proaktiver Steuerung kann das Immobilienmanagement auf Unwägbarkeiten und sich ändernde Rahmenbedingungen schnell reagieren. Es geht nicht nur um die Bereitstellung von Flächen, sondern auch um die Gestaltung von Arbeitsumgebungen, die zur Unternehmenskultur beitragen. Mitarbeitenden schätzen die Freiheit, im Büro zu arbeiten, wenn sie es wünschen, und zeigen dafür Loyalität und Engagement. Die

Flexibilität der Arbeitsmodelle führt zu Herausforderungen im Immobilienmanagement, die innovationsorientierte Lösungen erfordern, wie beispielsweise die Buchung von Arbeitsplätzen per Smartphone-App und die Optimierung von Ressourcen basierend auf der Auslastung. Dies ermöglicht ein proaktives Flächenmanagement. Das Immobilienmanagement der Zukunft hat nicht nur die Aufgabe Flächen und Dienstleistungen für die Nutzenden bereitzustellen, sondern kann durch die intelligente Gestaltung von Arbeitswelten zur Unternehmenskultur beitragen. Trotz des zunehmenden Anteils an Telearbeit, Co-Working und Desk-Sharing-Flächen ist es sinnvoll, einen Identifikationsort für eine Organisationseinheit zu schaffen. Dies fördert die Zusammenarbeit und die informelle Kommunikation. Soweit Abteilungen und Sachgebiete räumlich getrennt arbeiten, ist es üblich Bereiche mit einer inhaltlichen Nähe unter einem „Dach“ zu vereinen und somit eine „Heimat“ zu schaffen.

ESG und Nachhaltigkeit

Die ESG-Diskussion (Environment, Social, Governance) hat sich in den Unternehmen und kommunalen Verwaltungen etabliert und beeinflusst auch auf die Entwicklung des Immobilienmanagements maßgeblich. ESG umfasst eine breite Palette von Kriterien und Regularien, die darauf abzielen, wirtschaftliches Handeln nachhaltiger zu gestalten. Dies führt zu einem komplexen Regelwerk, einschließlich EU-Taxonomie, Corporate Sustainability Reporting Directive (CRSD), European Sustainability Reporting Standards (ERSD) Lieferketten-Gesetze und mehr. Obwohl diese Richtlinien nicht direkt auf öffentliche Verwaltungen abzielen, wächst der gesellschaftliche und politische Druck, dass auch Städte und Kommunen ihre Nachhaltigkeitsstrategien und -erfolge transparenter machen. Nachhaltigkeit erstreckt sich über ökologische, wirtschaftliche und soziale Dimensionen. Das Immobilienmanagement muss analysieren, wie seine Aktivitäten mögliche Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensentwicklung haben und spielt dabei eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Eine umfassende Analyse der Ausgangssituation auf Portfolioebene ist der Ausgangspunkt für die Einführung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Das Immobilienmanagement muss erkennen können, welchen Beitrag es zur Nachhaltigkeit leisten kann und dabei die Interessen der Stakeholder berücksichtigen. Die ökologische Dimension erfordert die Berücksichtigung von Umweltfaktoren wie Materialität, Wasserverbrauch und Biodiversität neben dem CO2-Fußabdruck. Die soziale Dimension betrifft die Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeitenden und erfordert eine enge Zusammenarbeit mit dem Personalbereich. Governance bezieht sich innerhalb von ESG im Immobilienmanagement auf die organisatorischen Strukturen und Prozesse zur Erfüllung von Offenlegungs- und Berichtspflichten. Die Nutzung von Daten ist entscheidend für die Transformation hin zur Nachhaltigkeit. Dem Immobilienmanagement stehen zahlreiche Datenquellen zur Verfügung, die in das Nachhaltigkeits-Reporting integriert werden können. Eine integrierte IT-Struktur und konsistente Datenstrukturen sind notwendig, um den Fortschritt in Richtung Nachhaltigkeit zu messen. Eine erfolgreiche Nachhaltigkeitsstrategie erfordert eine Operationalisierung, klare Ziele, messbare Zwischenschritte und eine gute Vernetzung mit verschiedenen Unternehmensbereichen.

Fachkräftemangel
Der Fachkräftemangel stellt auch in Zukunft eine erhebliche Herausforderung für das Betreiben und die Instandhaltung von Immobilien dar. Insbesondere in den Bereichen Facility Management und Technische Gebäudeausrüstung fehlen qualifizierte Arbeitskräfte. Ein zentraler Effekt ist die Verzögerung von Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten. Aufgrund fehlender externer Fachkräfte können Reparaturen und regelmäßige Inspektionen nicht zeitgerecht durchgeführt werden, was zu einer Verschlechterung des Zustands und Nutzungseinschränkungen der Immobilien führen kann. Langfristig kann der Fachkräftemangel dazu führen, dass die Lebensdauer von Gebäuden verkürzt wird und deren Attraktivität für die Nutzenden sinkt. Gleichzeitig kann der Mangel an Personal dazu führen, dass innovative Technologien wie Smart-Building-Systeme langsamer implementiert werden, da es an Spezialisten fehlt, die solche Systeme planen, installieren und warten können. Zudem steigen die Kosten für Dienstleistungen, da die wenigen verfügbaren Fachkräfte stark nachgefragt sind und die Löhne beziehungsweise die Gehälter für diese Ressourcen weiter steigen. Dies stellt insbesondere Organisationen, die an Tarifverträge für den öffentlichen Dienst gebunden sind, vor enorme Herausforderung bei dem Recruiting von qualifiziertem Personal. Aufgrund der stetig steigenden Kosten, Abhängigkeiten und Steuerungsaufwendungen von externen Nachunternehmern in der Instandhaltung rücken wieder verstärkt Eigenleistungen/In-Sourcing Ansätze in den Vordergrund.

6 Zwischenfazit

Aus Marktsicht steht die Organisation des GMHL vor erheblichen Herausforderungen, insbesondere in den Bereichen Transparenz, Steuerung und interne Prozesse. Es fehlt an detaillierten und aktuellen Daten, was die Steuerungsfähigkeit beeinträchtigt. Zudem gibt es Defizite in der Kostensteuerung, Finanzmittelbereitstellung und im strategischen Projektmanagement. Die internen Prozesse sind oft überholt und nicht ausreichend dokumentiert, was zu langen Entscheidungsprozessen und hoher Unzufriedenheit bei den Nutzenden führt. Auch die Kommunikation und digitale Unterstützung sind unzureichend. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, sind umfassende Modernisierungen und die Einführung agiler Strukturen notwendig. Die Digitalisierung spielt dabei eine zentrale Rolle, um Effizienz und Transparenz zu verbessern und die Qualität der Daten sicherzustellen. Insgesamt muss die Organisation erhebliche Anstrengungen unternehmen, um ihre Prozesse zu modernisieren und an die aktuellen Marktanforderungen anzupassen.

Eine zusammenfassende Empfehlung und kritische Würdigung der Organisation des GMHL aus Sicht Drees & Sommer setzt sich aus den folgenden Handlungsthemen zusammen:

- **Interne Prozesse modernisieren**: die internen Prozesse sind nicht ausreichend dokumentiert und oft überholt, was zu ineffizienten Abläufen führt; eine umfassende Prozessdokumentation und -optimierung ist - inkl. der Erfassung und Modellierung im PICTURE Prozessmanagement Tool - notwendig

- **Betreiberverantwortung und Personalausstattung**: die Situation im Bereich der Betreiberverantwortung ist aufgrund baulich kritischer Infrastruktur sehr bedenklich; die Bündelung des Gebäudebetriebs in einer Organisationseinheit zur Effizienzsteigerung ist notwendig; zudem ist vorhandenes Personal fachlich weiterzuentwickeln
- **Transparenz und Steuerung verbessern**: es fehlen detaillierte und aktuelle Daten über Gebäudezustände und Flächendaten (Portfoliomanagement), was die Planbarkeit und Steuerungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt; ein umfassendes Datenmanagementsystem sollte implementiert werden, um diese Lücken zu schließen
- **Kostensteuerung und strategischen Projektmanagement optimieren**: derzeit gibt es erhebliche Defizite in der Kostensteuerung und im strategischen Projektmanagement aufgrund eines fehlenden ganzheitlichen Controlling-Ansatzes; die Einführung eines integrierten Controlling-Systems ist dringend erforderlich
- **Digitale Unterstützung ausbauen**: die digitale Unterstützung ist unzureichend; es sollten moderne IT-Lösungen und ein Ticket-System implementiert werden, um die Effizienz und Transparenz zu verbessern
- **Kommunikation und Nutzendenschnittstelle verbessern**: es besteht ein erhebliches Kommunikationsproblem in der Nutzendenschnittstelle mit unklaren Zuständigkeiten; die Prozesse und Strukturen müssen sich zukünftig stärker an den Erfordernissen der Nutzenden ausrichten
- **Anpassung der Organisation an Aufgabenentwicklung**: die Organisation konnte sich bisher aufgrund diverser Hemmnisse und Herausforderungen nicht der Aufgabenentwicklung anpassen, was zu einer erhöhten Belastung der Mitarbeitenden mit administrativen Aufgaben führt und die Leistung bei den Kernprozessen einschränkt
- **Nachhaltige Entwicklung immobilienbezogener Strategien**: es fehlen Arbeitsmittel, Ressourcen und organisatorische Funktionen zur nachhaltigen Entwicklung immobilienbezogener Strategien
- **Mittelausstattung:** es werden dringend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen benötigt, um den bestehenden Instandhaltungsstau zu bewältigen und die Betreiberverantwortung umfassend wahrzunehmen

7 Mission und Anspruch GMHL

Die in der „Ist-Analyse“ ermittelten, strukturellen und operativen Herausforderungen des GMHL zeigen deutlich, dass fehlende Transparenz, unzureichende Ressourcen und ein erheblicher Sanierungsstau verbunden mit zunehmenden Betreiberrisiken die größten Hauptprobleme der technischen Abteilung darstellen. Verstärkt durch langwierige und intransparent empfundene Leistungsprozesse entsteht dadurch eine mitunter hohe Unzufriedenheit der Nutzenden.

Diese Erkenntnisse führen im Rahmen der Organisationuntersuchung zu der Notwendigkeit, eine „Mission und Vision“ des GMHL als Umsetzungsstrategie und Zielbild für eine zukünftige Ausrichtung zu schaffen, um die identifizierten Herausforderungen gezielt anzugehen.

Das GMHL sieht seine Mission darin, durch effizientes Immobilienmanagement verkehrssichere, optimal auf Nutzerbedarfe angepasste sowie wirtschaftlich und ressourcenschonend zu betreibende Gebäude zu gewährleisten. Der Anspruch liegt dabei in einer transparenten, effizienten und rechtsicheren Arbeitsweise, um ein sauberes, sicheres und nachhaltiges Umfeld für die Nutzenden zu schaffen. Die Vision ist, als verlässlicher Partner für den Gebäudebetrieb und die -nutzung wahrgenommen zu werden, wobei die Zufriedenheit der Nutzenden einen besonderen Stellenwert einnimmt.

8 Handlungsoptionen

Im Rahmen der Organisationsuntersuchung wurden verschiedene Gestaltungsalternativen für die zukünftige Neuausrichtung des GMHL im Abgleich mit marktüblichen Ansätzen und den konkreten Aufgabenstellungen des GMHL beleuchtet und diskutiert. Aus diesem Prozess ergab sich ein favorisiertes Organisationsmodell, welches in den Kapiteln 9 bis 10 im Detail behandelt wird und im Folgenden als dritte Handlungsoption dargestellt ist.

Alternativ zu der Umsetzung der empfohlenen Lösung (nachfolgend Option 3) bestehen grundlegend zwei alternative Handlungsoptionen. Jede Option wird nachfolgend kurz beschrieben, mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen analysiert und in Bezug auf die potenziellen Folgen bewertet.

Option 1 „Weiter wie bisher“ – Status quo beibehalten: das GMHL setzt die bestehende Organisation unverändert fort. Es werden keine grundlegenden strukturellen oder personellen Änderungen vorgenommen und die Prozesse sowie Strukturen bleiben wie bisher bestehen.

Vorteile

- Keine unmittelbaren Kosten oder Investitionen notwendig
- Vertraute Abläufe und Strukturen bleiben erhalten, keine Anpassungserfordernisse für die Mitarbeitenden
- Kein Change-Aufwand, da keine bzw. nur marginale Maßnahmen umgesetzt werden

Nachteile

- Die Verkehrssicherheit für die Immobilien der Hansestadt Lübeck kann nicht sichergestellt werden und die Zahl der Objektschließungen sowie die Gefahr von Personenschäden steigt weiter an
- Bestehende Probleme und Ineffizienzen bleiben bestehen
- Gebäudezustände werden sich weiter verschlechtern und der Instandsetzungsstau wächst kontinuierlich an
- Potenzieller Motivationsverlust der Mitarbeitenden durch fehlende Optimierung
- Keine Verbesserung der digitalen Unterstützung
- Intransparenz und mangelhafte Kommunikation zum Nutzenden bleibt bestehen
- Risiken durch Überlastung der Ressourcen werden erhöht

Fazit: Aufgrund der zunehmenden Verkehrssicherheitsrisiken und nachteiligen Prozesse in der Aufgabenwahrnehmung wird Handlungsoption 1 nicht empfohlen und somit nicht weiter detailliert.

Option 2 „Mehr Personal in aktuellen Strukturen“ – Problembehandlung nur durch zusätzliche Ressourcen: das GMHL erhöht die personellen Ressourcen in den bestehenden Organisationsstrukturen, um bestehende Engpässe zu beheben und die Arbeitssituation zu entlasten. Diese Maßnahme erfolgt ohne grundlegende Änderung der bestehenden Organisation.

Vorteile

- Entlastung der Mitarbeitenden durch zusätzliche Kapazitäten
- Schnelle Implementierung, da keine umfassenden organisatorischen Anpassungen notwendig sind
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit in besonders überlasteten Bereichen

Nachteile

- Keine langfristige Lösung, da strukturelle Probleme und Ineffizienzen nicht behoben werden
- Höhere laufende Kosten durch hohen Personalaufwand
- Risiko eines wachsenden Personalbestands ohne entsprechende Steigerung der Produktivität
- Ineffizienzen in den Prozessabläufen bleiben bestehen
- Keine Verbesserung der digitalen Unterstützung
- Intransparenz und mangelhafte Kommunikation zum Nutzenden bleibt bestehen

Fazit: Gefahr von „Symptombekämpfung“, ohne die zugrundeliegenden Ursachen anzugehen. Verbesserung der kurzfristigen Leistungsfähigkeit, jedoch keine nachhaltige Nutzung der bekannten Optimierungspotenziale in Bezug auf die Effizienz mit dem Risiko eines stetig weiterwachsenden Personalbedarfs.

Option 3 „Neu aufgestellt“ – Umsetzung der favorisierten Organisationsalternative: das GMHL setzt die favorisierte Organisationsalternative um. Hierbei werden die Prozesse und Strukturen entsprechend den Analyseergebnissen angepasst. Dies erfordert eine initiale Mittel- und Ressourcenbereitstellung sowie eine konsequente Umsetzungsstrategie. Der Umfang der Steigerung des Personalbedarfs wird hierbei deutlich geringer eingeschätzt als in Variante 2, da Ineffizienzen beseitigt und eine Digitalisierung vorangetrieben werden.

Vorteile

- Nachhaltige Lösung der identifizierten Probleme durch strukturelle und prozessuale Verbesserungen
- Steigerung der Effizienz und Produktivität
- Bessere Ressourcennutzung durch klare Prozesse und Zuständigkeiten
- Anpassung an marktübliche Strukturen
- Sukzessive Verbesserung der Gebäudezustände
- Erhöhung der Transparenz, Kommunikation und Reduzierung der Betreiberrisiken
- Verbesserung von IT-Systemen und Erhöhung Digitalisierungsgrad
- Verbesserung der Zufriedenheit der Nutzenden
- Besetzung von strategischen Themen
- Stärkung der Motivation der Mitarbeitenden

Nachteile

- Höhere Anfangsinvestitionen für Umsetzungsprojekt erforderlich
- Hoher Change-Management-Aufwand
- Möglicher Widerstand gegen Veränderungen und temporäre Leistungsbeeinträchtigung während der Umstellungsphase
- Höherer Planungsaufwand für die Umsetzung

Fazit: Das GMHL entwickelt sich zu einer modernen und zukunftsfesten Immobilienorganisation. Risiken werden reduziert bei gleichzeitiger Verbesserung der Gebäudezustände, Zufriedenheit der Nutzenden und besserer Nutzung der bestehenden Ressourcen durch effizientere Prozesse mit langfristigen Kostenersparnissen.

Zusammenfassend bieten die drei dargestellten Optionen unterschiedliche Lösungsansätze mit jeweils spezifischen Vor- und Nachteilen. Während die Option 1 den zukünftigen Handlungsdruck und die Risiken weiterhin verschärft und die Option 2 lediglich eine symptomatische Problembehandlung darstellt, kommt die Organisationsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass nur die **Option 3 eine geeignete Grundlage für eine langfristige und zukunftsorientierte Verbesserung der Organisation**

darstellt. Das Organisationsmodell, dass bei der Handlungsoption zur Umsetzung ansteht, wird im folgenden Kapitel im Detail ausgeführt.

9 Zielbild der zukünftigen Organisation

Die Organisation des GMHL wird auch zukünftig dem Lebenszyklusansatz Planen-Bauen-Betreiben folgen mit einer deutlich stärker an den Nutzenden ausgerichteten Organisation und einer Bündelung der Funktionen des technischen Gebäudebetriebs in einer neu strukturierten Abteilung Gebäudebetrieb (s. Abbildung 5). Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass der Gebäudebetrieb zukünftig einer ganzheitlichen Gebäudebewirtschaftung mit Übernahme der Betreiberverantwortung aus einer Hand folgt, um einen rechtsicheren Gebäudebetrieb durchgängig sicherzustellen. Zukünftig werden Technische Objektmanager:innen die Gesamtverantwortung für die zuvor genannten Bewirtschaftungsflächen (wie z. B. Schulen) haben, zentrale Ansprechpartner:innen sein, und mit Haustechniker:innen und Hausmeister:innen unter einem Dach die Leistungserbringung sicherstellen. Diese Organisationsausrichtung, ergänzt um eine neu aufgestellte und IT-gestützte Nutzendenschnittstelle, ein Ticket-System und ein User Help Desk, ermöglicht es einen durchgehenden Prozess im Sinne eines geschlossenen Kreislaufs von der Bedarfsmeldung über die Auftragskoordination bis hin zur Ausführung der Leistungen zu gewährleisten.

Die Einzelheiten zu den organisatorischen Eckpunkten des GMHL in den jeweiligen Abteilungen und Sachgebieten sowie das übergreifenden Prozess-, Rollen- und Organisationsmodell sind in den folgenden Kapiteln dargestellt.

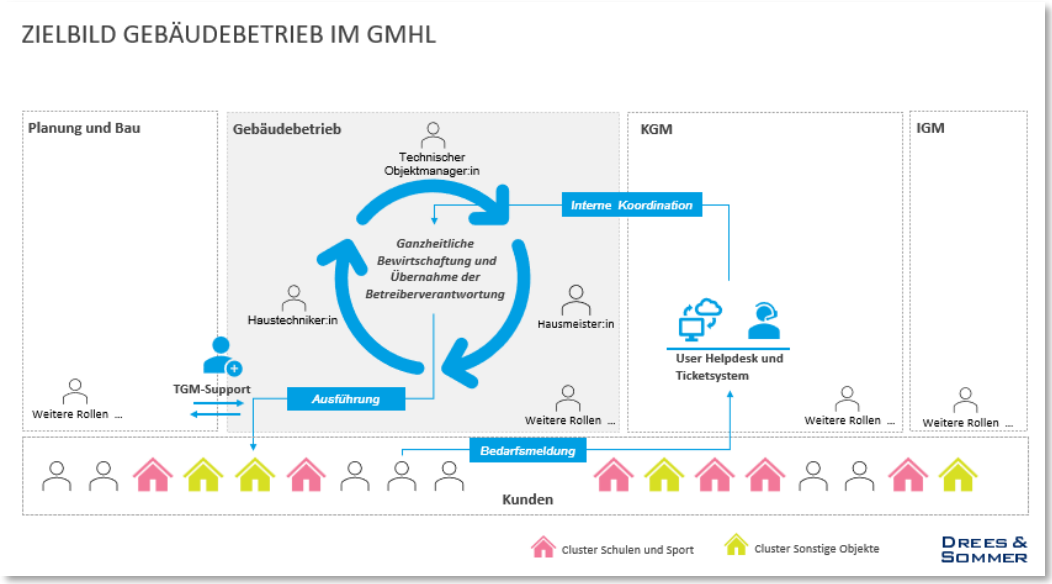


Abbildung 5: Zielbild Gebäudebetrieb im GMHL

9.1 Prozess- und Leistungsmodell

Die Grundlage für die zukünftige Immobilienorganisation bildet ein immobilienspezifisches Prozess- und Leistungsmodell. Die Inhalte dieses Modells basieren sowohl auf Berufsbildern der Praxis (z. B. Gesellschaft für immobilienwirtschaftliche Forschung e. V.) als auch auf marktüblichen Prozessmodellen. Grundlage für das zukünftige Prozess- und Leistungsmodell bildet eine übergreifende Prozesslandkarte, deren Prozesse im Rahmen der Umsetzung weiter detailliert und als Abläufe modelliert werden.

Die Prozesslandkarte unterscheidet zwischen den Managementprozessen, die auf strategisch steuernde Tätigkeiten ausgerichtet sind, und den Serviceprozessen, die sich auf operativ ausführende Aufgaben konzentrieren.

Die operativen Serviceprozesse gliedern sich weiter in die Prozesse für den Bereich Planung und Bau auf der einen Seite und den Bereich Gebäudemanagement auf der anderen Seite. Das Gebäudemanagement umfasst dabei **das Technische, Infrastrukturelle und Kaufmännische Gebäudemanagement**.

Insgesamt folgt die Prozesslandkarte dem Lebenszyklusansatz des Immobilienmanagements, der die Phasen Planen, Bauen und Betreiben von Immobilien umfasst (s. Abbildung 6).

Durch die ergänzenden Managementprozesse wird sichergestellt, dass auch strategische Funktionen wie zum Beispiel das Portfolio Management zu einem festen Bestandteil der zukünftigen Wertschöpfungsprozesse des GMHL werden. Gleichzeitig werden übergeordnete administrative Prozesse wie Budgetierung und Controlling, Reporting sowie die Gremienbetreuung und das Entscheidungsmanagement als eigenständige Prozesse fest in der Organisation als Unterstützungsfunktion für das operative Tagesgeschäft verankert. Die Aufbaustruktur des GMHL wird diesem Prozess- und Leistungsmodell inhaltlich folgen. Zusätzlich werden die einzelnen Prozesse und Organisationseinheiten mit immobilienspezifischen Rollen hinterlegt.

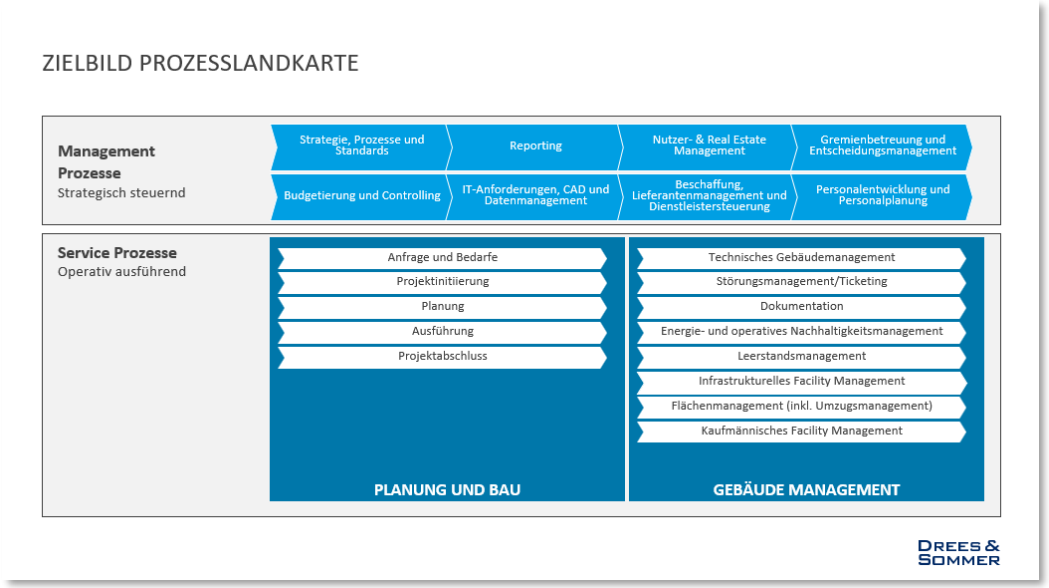


Abbildung 6: Prozesslandkarte GMHL

9.2 Rollenmodell

Die Abbildung der Leistungserbringung in den einzelnen Kernprozessen erfolgt über immobilienspezifische Rollenbilder (s. Abbildung 7). Diese Rollenbilder ermöglichen eine trennscharfe Verteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten über die einzelnen immobilienwirtschaftlichen Leistungsbereiche mit klar definierten Leistungsschnittstellen. Zusätzlich wird in diesem Modell ermöglicht die Personalentwicklung rollenspezifisch auszurichten und aus Sicht des Recruitings die Attraktivität des GMHL als Arbeitgeberin zu steigern.

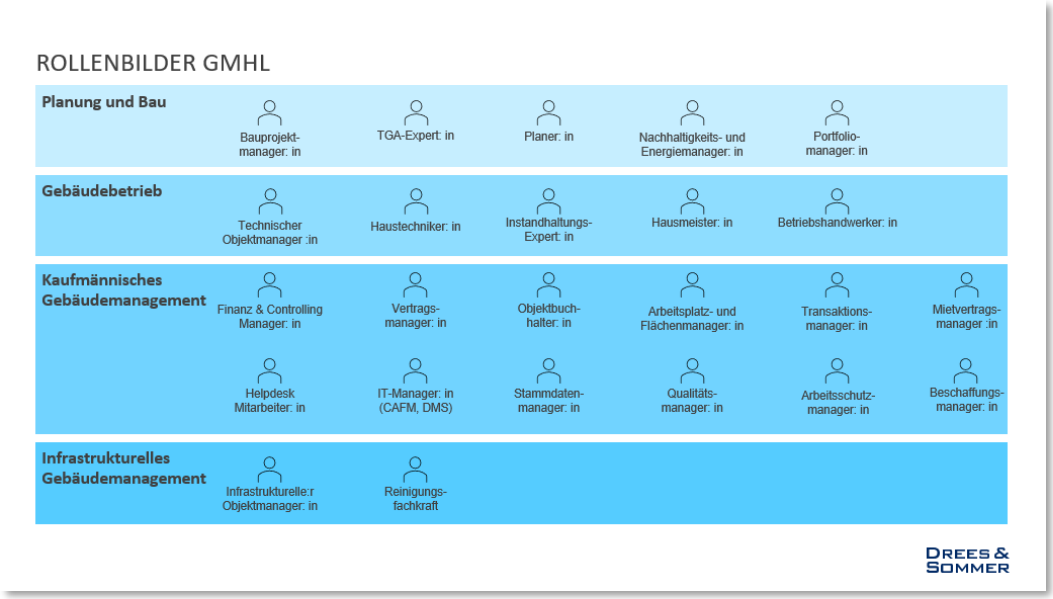


Abbildung 7: Rollenbilder GMHL

9.3 Organisationsmodell

Das Organisationsmodell des GMHL baut auf dem Prozess- und Leistungsmodell sowie Rollenmodell auf und folgt damit auch einem marktüblichen Ansatz. Bei der Entwicklung standen die folgenden Gestaltungsrichtlinien im Vordergrund:

- Organisatorische Stärkung des Gebäudebetriebs durch Zusammenführung von Instandhaltungsmanagement, Objektservice und Hausmeister:innendienste
- Ausrichtung der Zielorganisation an den Strukturen, Bedarfen und Anforderungen der Nutzenden
- Aufbau der Zielorganisation entlang immobilienspezifischen Rollen und Prozessen
- Anpassung der Organisation an funktionsfähige Führungsspannen
- Optimierung der Zusammenarbeit und der bestehenden Schnittstellen der heutigen Sachgebiete Objektbewertung (651.11.1) und Objektservice (651.11.2)
- Trennung von regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten und Tätigkeiten mit Projektcharakter im Gebäudebetrieb
- Schaffung von Möglichkeiten zur flexiblen und agilen Ressourcenplanung
- Bündelung von übergeordneten administrativen Aufgaben an einer zentralen Stelle
- Berücksichtigung von strategisch übergreifenden Immobilienaufgaben in der Organisation
- Eindeutige Verortung und Delegation von Betreiberpflichten

Auf der übergeordneten Ebene stehen zwei verschiedene Modelle für die organisatorische Ausrichtung des GMHL zur Verfügung (s. Abbildung 8). Zum einen gibt es das 3-Säulen-Modell, welches der heutigen Aufteilung der Immobilienaufgaben in drei

Abteilungen folgt. Dabei sind in der **Abteilung 1 TGM Planung und Bau** sowie Betrieb unter einer Abteilungsleitung zusammengefasst.

Alternativ gibt es das 4-Säulen-Modell. Der wesentliche Unterschied zum 3-Säulen-Modell besteht darin, dass Planung und Bau sowie der Gebäudebetrieb in zwei separate Abteilungen strukturiert sind und der Bereich GMHL in diesem Fall zukünftig über vier Abteilungen geführt werden würde.

Aus Marktsicht ist das 4-Säulen-Modell mit der Trennung von Planung und Bau sowie Betrieb in zwei getrennte Abteilungen gängig, während das 3-Säulen-Modell einen Sonderfall darstellt. Aus externer Sicht ist daher das 4-Säulen-Modell als Zielmodell anzustreben.

Die Vor- und Nachteile der beiden Modelle sind in der folgenden Abbildung „Gegenüberstellung der übergeordneten Organisationsmodelle“ zusammengefasst (s. Abbildung 8).

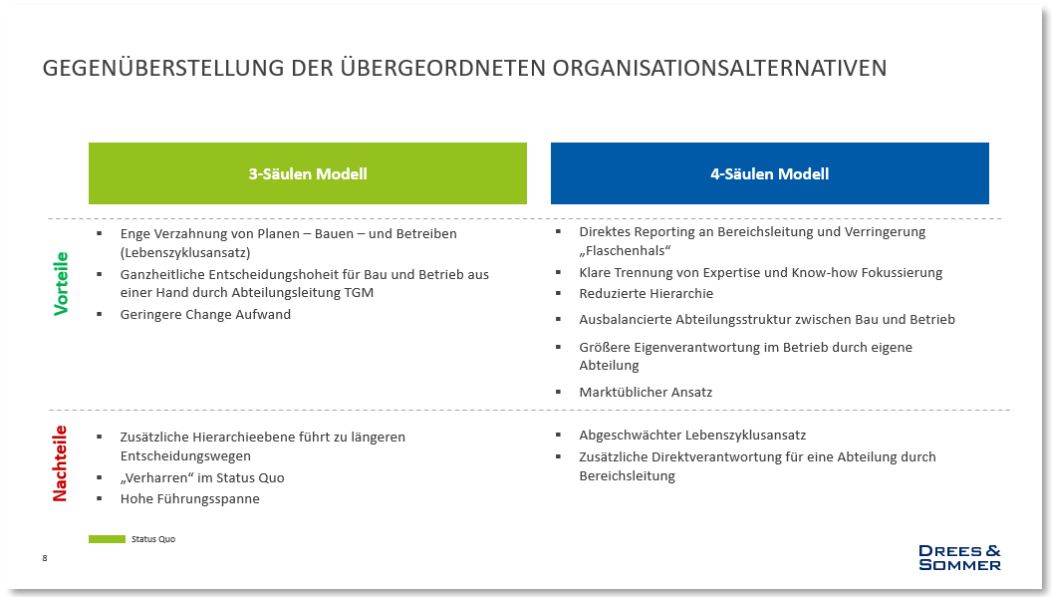


Abbildung 8: Gegenüberstellung 3-Säulenmodell und 4-Säulenmodell

Im Vergleich zur heutigen Organisation gliedert sich das zukünftige Organisationsmodell für das Gebäudemanagement, dem 4-Säulenmodell, in vier Abteilungen. Die Aufteilung der **Abteilung des Technischen Gebäudemanagement** auf zwei **Abteilungen Planung und Bau** sowie **Gebäudebetrieb** soll insbesondere der Fokussierung der Mitarbeitenden sowie der Führungskräfte und der Optimierung der Führungsspanne angesichts der stetig wachsenden Anforderungen dienen. Gleichzeitig folgt diese Aufteilung den erprobten Strukturen vergleichbarer Gebäudemanagement Einheiten anderer Städte.

Die **Abteilung des Kaufmännischen Gebäudemanagement** soll keine umfangreichen Veränderungen erfahren und vielmehr punktuell gestärkt werden, um neue zentrale Services (insb. User Helpdesk) aufzunehmen und für die Dauer der deutlich erhöhten Maßnahmenabwicklung ausreichend Ressourcen in den Finanzbereichen (z. B. Buchhaltung) vorzuhalten. Die detaillierte Ausgestaltung der Abteilung inklusive der Sachgebietsstruktur erfolgt nach der neuen Besetzung der aktuell nicht besetzten Stelle der Abteilungsleitung.

Die **Abteilung des Infrastrukturellen Gebäudemanagement** wird aufgrund der Überführung der Hausmeister:innen in die neue **Abteilung des Gebäudebetriebs** deutlich verschlankt. Wie die verschlankte **Abteilung des Infrastrukturellen Gebäudemanagement** zukünftig idealerweise organisiert wird, ist Bestandteil einer zeitlich versetzt laufenden Untersuchung mit Abschluss im Sommer 2025.

Die Ausgestaltung der Sachgebiete in den **Abteilungen Planung und Bau** sowie **Gebäudebetrieb** wird in den folgenden Kapiteln näher erläutert und orientiert sich an der Struktur der folgenden Abbildung (s. Abbildung 9).

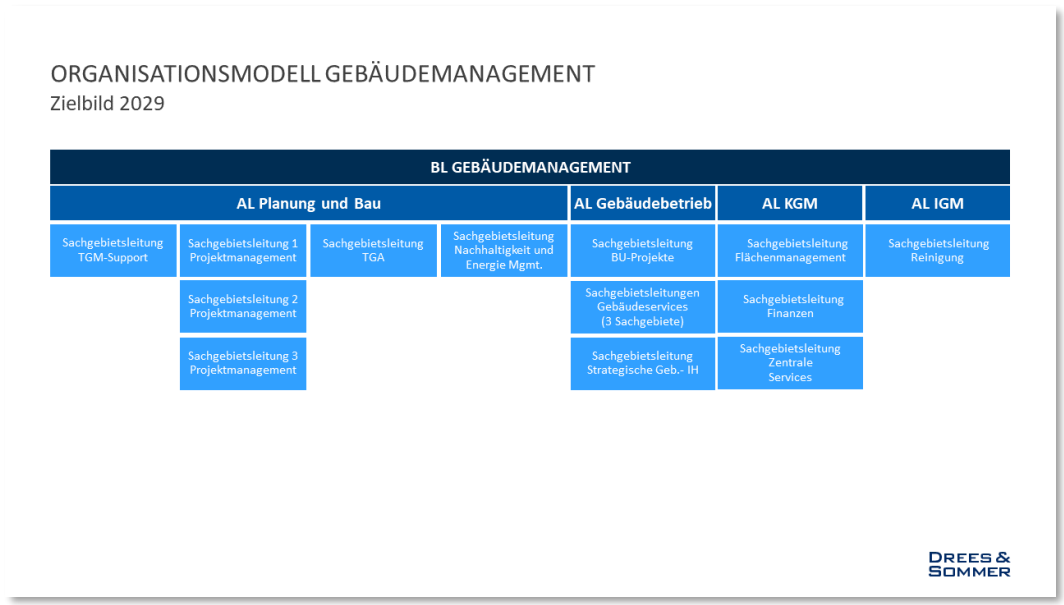


Abbildung 9: Zukünftiges Organisationsmodell GMHL

9.4 Abteilung Planung und Bau

Die **Abteilung Planung und Bau** erfährt im Vergleich zur ehemaligen **Abteilung des Technischen Gebäudemanagement** keine grundlegende Neustrukturierung. Einzig die Schaffung eines **Sachgebiets TGM-Support** als unterstützende und strategische Querschnittsfunktion für sämtliche operativen technischen Sachgebiete wird neugeschaffen und das bisherige Sachgebiet „Objektservice“ stellt die Basis für die neue

Abteilung Gebäudebetrieb dar. Die bestehenden Sachgebiete für Projektmanagement und TGA sowie das Sachgebiet für Nachhaltigkeit und Energiemanagement bleiben bestehen. Zukünftig gliedert sich die Abteilung in die folgenden sechs Sachgebiete (s. Abbildung 10):

- Sachgebiet TGM-Support
- Sachgebiet Projektmanagement (3 Sachgebiete, in der Grafik zusammengefasst dargestellt)
- Sachgebiet TGA
- Sachgebiet Energiemanagement und Nachhaltigkeit

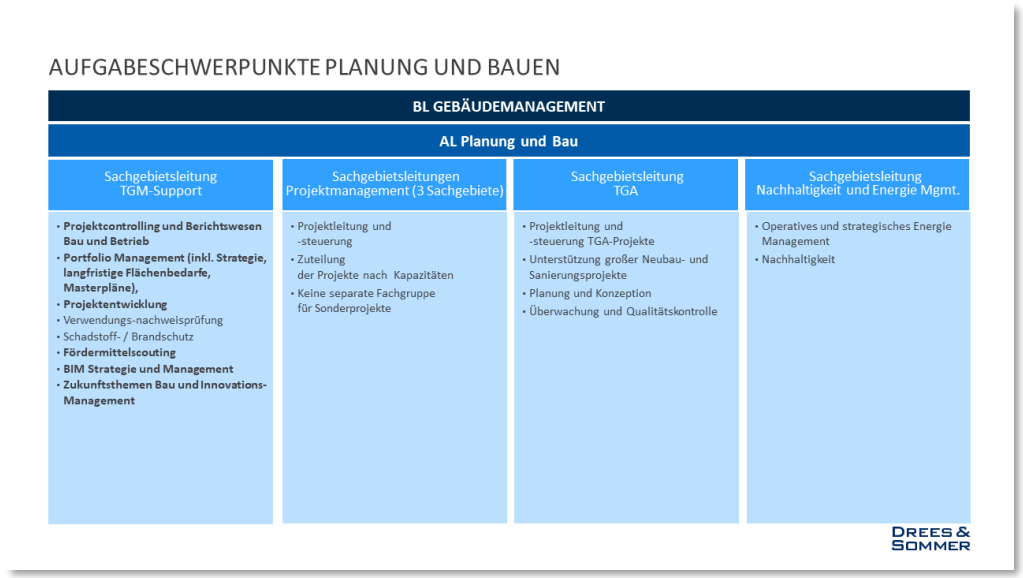


Abbildung 10: Aufgabenschwerpunkte Planung und Bau

9.4.1 Sachgebiet TGM Support

Das Sachgebiet **TGM-Support** ist eine neu gebildete Funktion, die innerhalb des TGM übergreifend unterstützende, strategische Aufgaben übernimmt und darüber hinaus den operativen Sachgebieten als Supportfunktion dient. Damit wird gewährleistet, dass zukünftig die in der Vergangenheit nicht ausreichend besetzten Zukunftsthemen eine stärkere Bedeutung in der Ausrichtung des GMHL bekommen, die Führungskräfte in die Lage zur Wahrnehmung strategischer Aufgaben versetzt werden und dass auf der ausführenden Ebene die Projektleitungsfunktion von administrativen Aufgaben entlastet werden kann.

Im Einzelnen umfassen die Aufgaben des Sachgebiets das Projektcontrolling und Berichtswesen für den Bau und Betrieb auf der Ebene der Bau- und Betriebsprojekte, mit dem Ziel die Überwachung und Dokumentation des Projektfortschritts in Bezug auf Zeit, Kosten und Qualität sicherzustellen. In Bezug auf Kosten und Mittelabfluss erfolgt eine

enge Zusammenarbeit mit dem etablierten Baukostencontrolling aus dem Sachgebiet Finanzen.

Das Portfolio Management beinhaltet strategische Planungen, die langfristige Bedarfsanalyse von Flächen sowie die Erstellung von Masterplänen. Dazu gehört die strategische Planung und Steuerung des Immobilienbestands, um technische und Anforderungen der Nutzenden optimal zu unterstützen sowie langfristige Standort- und Masterplananforderungen zu erfüllen. Dies umfasst insbesondere die Optimierung von Flächennutzung, die Optimierung der Funktionalität und Kosten, sowie die Sicherstellung der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit der Immobilien.

Das Portfolio Management und damit das **strategische Immobilienmanagement** verantwortet die Portfolioanalyse und Überwachung des Immobilienbestandes sowie die Erstellung und Weiterentwicklung von Masterplänen und Mehrjahresplanungen in Bezug auf Flächenbedarfe und Kostenentwicklungen. Dabei wird die Portfoliostrategie auf Objektebene heruntergebrochen, um spezifische Maßnahmen zu definieren. Die Durchführung von Machbarkeitsstudien und Marktanalysen liefern wichtige Entscheidungsgrundlagen, während die Koordination von Due Diligence sicherstellt, dass alle relevanten Aspekte gründlich geprüft werden. Aufgaben des Portfolio Management sind damit die strategische Planung und Steuerung des Immobilienbestands, um langfristige Standortentwicklungen und Bedarfe der Nutzenden zu erfüllen. Dies umfasst insbesondere die Optimierung von Flächennutzung, die Optimierung der Funktionalität und Kosten sowie die Sicherstellung der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit der Immobilien.

Im Bereich Planung, Bau und Betrieb ist das Sachgebiet für Zukunftsthemen im Bau- und Innovationsmanagement verantwortlich, wie z. B. Building Information Modelling (BIM). Diese Themen werden behandelt, um neue Technologien und Methoden in den Bauprozess zu integrieren. Zusätzlich übernimmt das Sachgebiet die Verantwortung für Schadstoff- und Brandschutzmaßnahmen.

Aus finanzieller und kaufmännischer Sicht übernimmt das Sachgebiet die Verwendungsnachweisprüfung für Dritte, um sicherzustellen, dass Mittel zweckgemäß eingesetzt werden und das Fördermittelscouting mit dem Ziel finanzielle Unterstützungen für die Projekte zu identifizieren und zu beantragen.

9.4.2 Sachgebiete Projektmanagement

Die drei zukünftigen **Sachgebiete Projektmanagement** folgen in ihrer fachlichen Zusammensetzung im Wesentlichen den Aufgaben der beiden heute bestehenden Sachgebiete „Planung und Baudurchführung“. Die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Sachgebieten erfolgt nach verfügbaren Kapazitäten. Für sogenannte Sonderprojekte mit erhöhter Planungs- und Umsetzungskomplexität wird es kein eigenes Sachgebiet geben. Diese werden je nach Anforderungen und Ressourcenverfügbarkeit über die einzelnen Sachgebiete abgewickelt. In diesem Zusammenhang ist darauf

hinzuweisen, dass der Fokus der Sachgebiete auf der Projektleitung von Neubau- und Umbau-Projekten sowie umfänglichen Modernisierungsmaßnahmen liegt. Instandhaltungsprojekte und kleinere Umbaumaßnahmen sollen zukünftig in der **Abteilung Gebäudebetrieb** und dort durch das Sachgebiet Bauunterhaltsprojekte (kurz BU-Projekte) durchgeführt werden. Eine mögliche Systematik für die Zuteilung der Verantwortlichkeiten für die einzelnen Projekte ist in der folgenden Abbildung dargestellt (s. Abbildung 11)

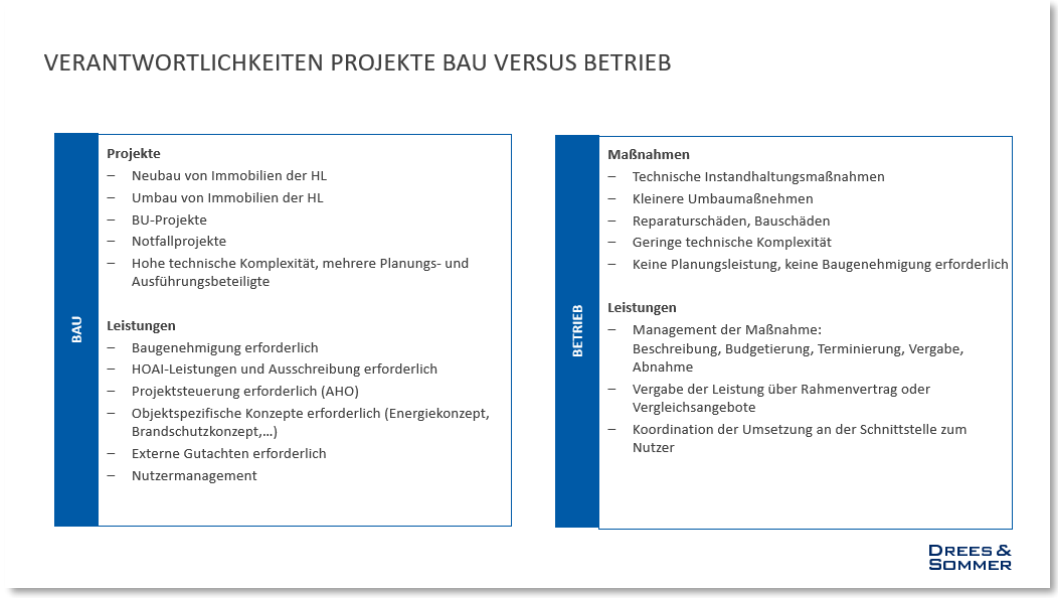


Abbildung 11: Verantwortlichkeiten der Abteilungen **Planung und Bau** versus **Gebäudebetrieb**

9.4.3 Sachgebiet TGA

Das **Sachgebiet TGA** steuert die TGA-Expertise in die Bauprojekte ein. Dies umfasst die Planung und Konzeption sowie die Überwachung und Qualitätskontrolle der TGA-Leistungen, um sicherzustellen, dass alle Projekte effizient und erfolgreich abgeschlossen werden. Die Einbindung dieses Sachgebiets erfolgt bedarfsweise für alle Bauprojekte. Zusätzlich steht das Sachgebiet TGA-Planung auch dem Gebäudebetrieb mit seiner Expertise und gegebenenfalls ergänzenden Ressourcen zur Verfügung. Zudem übernimmt das Sachgebiet TGA die Projektleitung und -steuerung für TGA-Projekte, beziehungsweise Projekte mit Schwerpunkt auf Anlagentechnik. Im Sachgebiet TGA sowie in der Positionierung des Sachgebiets im GMHL ist keine Veränderung zur Aufgabenwahrnehmung und Organisation vorgesehen.

9.4.4 Sachgebiet Nachhaltigkeit und Energiemanagement

Das **Sachgebiet Nachhaltigkeit und Energiemanagement** übernimmt sowohl operative Aufgaben als auch strategisch konzeptionelle Aufgaben. In Bezug auf die operativen Aufgaben liegt es in der Verantwortung des Energiemanagements den Energieverbrauch

zu reduzieren und die Umweltbelastungen der Gebäude im Portfoliobestand zu minimieren. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, den Energiebedarf der Gebäude durch regelmäßige Erfassung und Auswertung von Verbrauchsdaten für Strom, Heizung und Wasser zu überwachen und zu analysieren. Auf Grundlage dieser Daten obliegt es dem Energiemanagement Optimierungspotenziale zu ermitteln, um den Energieverbrauch zu senken und die Betriebskosten zu reduzieren. Auf der Ebene der **strategischen Aufgaben** entwickelt das Energiemanagement langfristige Energieeffizienzstrategien, die mit den ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance) übereinstimmen. Durch den Einsatz erneuerbarer Energien und energieeffizienter Technologien sorgt das Energiemanagement für die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards und gesetzlichen Vorgaben. Zudem unterstützt es bei der Erreichung der von der Hansestadt Lübeck gesetzten CO_2-Reduktionsziele. Das Sachgebiet wurde in den letzten Jahren neu aufgebaut und es sind im vorliegenden Bericht keine Veränderungen vorgesehen.

9.5 Abteilung Gebäudebetrieb

Die **Abteilung Gebäudebetrieb** stellt eine wesentliche Neuausrichtung des GMHL dar. In der neuen Abteilung werden sämtliche Aufgaben für die reguläre Immobilienbewirtschaftung inklusive kleiner Instandhaltungsmaßnahmen und -projekte gebündelt und somit die Betreiberpflichten eindeutig delegiert. Wie in Kapitel 10.3 detailliert beschrieben, ist im Vergleich zur heutigen Situation eine deutliche Aufstockung der Kapazitäten und insbesondere der Kompetenzen notwendig. Gleichzeitig soll durch die Integration der Hausmeister:innen ein besserer Bezug zum Objekt sowie die Nähe zu den Nutzenden gestärkt werden. Die **Abteilung Gebäudebetrieb** gliedert sich in folgende Sachgebiete (s. Abbildung 12):

- Sachgebiet Bauunterhaltsprojekte
- Sachgebiete Gebäudeservices (3 Sachgebiete)
- Sachgebiet strategische Gebäudeinstandhaltung

Mit dieser Aufteilung wird innerhalb des Gebäudebetriebes eine klare Trennung des laufenden Gebäudebetriebs, der Projekte im Bauunterhalt und der strategisch konzeptionellen Themen sichergestellt. Innerhalb der Sachgebiete Gebäudeservices erfolgt die Gebäudebewirtschaftung entlang von Nutzendenclustern federführend über den/die Objektmanager:in, um eine deutlich stärke Orientierung an den Nutzenden zu gewährleisten. Damit entfällt die bislang vorhandene Ausrichtung nach Gewerke orientierten Sachgebieten (z. B. Hochbau, Elektrotechnik sowie Heizung, Lüftung, Sanitär), was in der Vergangenheit häufig dazu führte, dass die Nutzenden einerseits nicht genau wussten an wen sie sich mit ihrem Bedarf wenden sollten und zum anderen die Servicemitarbeitenden aus dem Gebäudebetrieb teilweise parallel und untereinander unkoordiniert in einem Gebäude für denselben/dieselben Nutzenden in tätig waren.

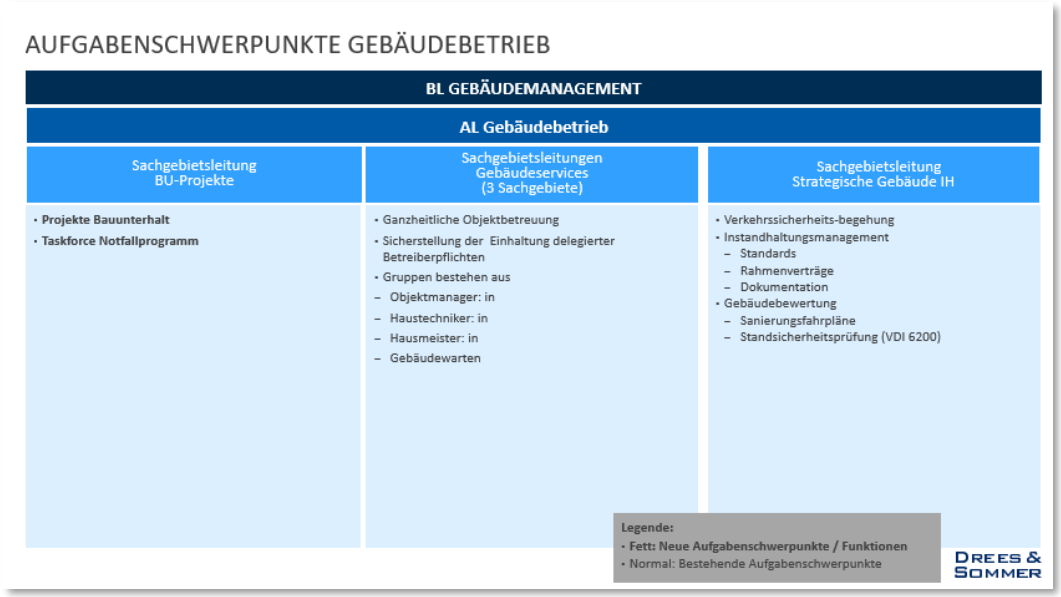


Abbildung 12: Aufgabenschwerpunkte Gebäudebetrieb

9.5.1 Sachgebiet Bauunterhaltprojekte

Das **Sachgebiet Bauunterhaltprojekte** ist verantwortlich für die Durchführung und Überwachung von Projekten im Bereich Bauunterhalt, um sicherzustellen, dass alle baulichen Anlagen in einem optimalen Zustand bleiben. Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich ist die Leitung der aktuell erforderlichen Taskforce Notfallprogramm, die darauf abzielt, schnelle und effektive Maßnahmen zur Sicherstellung bzw. Wiederherstellung der Verkehrssicherheit im Falle des aktuellen Instandhaltungsstaus zu gewährleisten.

9.5.2 Sachgebiete Gebäudeservices

Die **Sachgebiete Gebäudeservices** (s. Abbildung 13) stellen das zentrale Element der neuen **Abteilung Gebäudebetrieb** dar. Das Aufgabengebiet der Sachgebiete umfasst insbesondere die Wahrnehmung der Betreiberverantwortung für die Immobilien sowie die Planung, Koordination und Überwachung von Instandhaltungsmaßnahmen, um die Betriebsbereitschaft, Sicherheit und den Werterhalt zu gewährleisten. Dies beinhaltet die regelmäßige Inspektion und Wartung technischer Anlagen sowie die Durchführung von Reparaturen. Das Hauptziel ist es, sicherzustellen, dass die Baukonstruktion sowie die gebäudetechnischen Anlagen und Systeme ordnungsgemäß funktionieren, um den Komfort und die Sicherheit der Gebäudenutzenden zu gewährleisten und den Wert des Gebäudes zu erhalten. Schließlich liegt die Verantwortung für die Dokumentation und Berichterstattung über durchgeführte Maßnahmen und deren Ergebnisse essenziell bei

den Sachgebietsleitungen, welche wie im Folgenden beschrieben durch ihre Sachgebiete unterstützt werden.

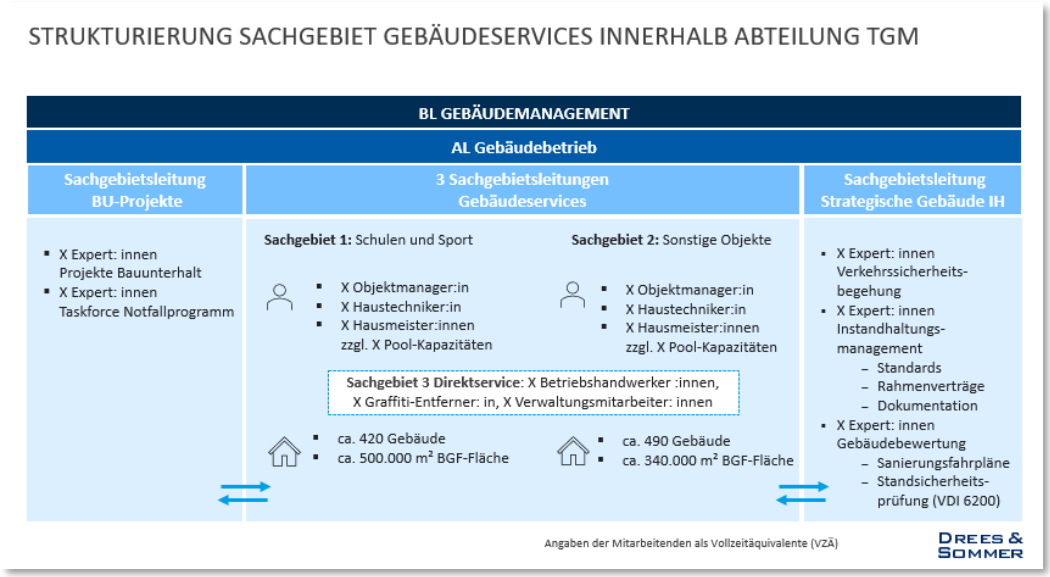


Abbildung 13: Strukturierung Sachgebiete Gebäudeservices innerhalb Abteilung **Gebäudebetrieb**

Die Verantwortung der Sachgebiete des Gebäudeservices umfasst weiterhin die Übernahme von Bauprojekten in den Betrieb sowie Begleitung der Inbetriebnahmen. Schließlich gehört auch die Unterstützung des Gewährleistungsmanagements zu den Kernaufgaben, bei dem die Einhaltung und Umsetzung vertraglicher Gewährleistungsansprüche überwacht wird, um Mängel zeitnah und nachhaltig zu beheben.

Insgesamt sind die **Sachgebiete des Gebäudeservices** dafür verantwortlich die Betreiberverantwortung einzuhalten beziehungsweise eine rechtskonforme und lückenlose Delegation der Betreiberpflichten sicherzustellen, um gesetzliche und vertragliche Anforderungen zu erfüllen und damit die Sicherstellung von Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen für einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Organisatorisch richtet sich der Gebäudeservice zukünftig deutlich stärker an der Struktur und den Bedarfen der Nutzenden mit folgender Ausprägung aus. Dabei nehmen die technischen Objektmanager:innen eine zentrale Rolle ein, in der Form, dass sie als erste:r Ansprechpartner:in für die Nutzenden zur Verfügung stehen (Single Point of Contact) und bilden damit die persönliche Schnittstelle zu den Nutzenden über das Ticketsystems hinaus ab. In dieser Funktion sind die Objektmanager:innen auch zuständig für die Ermittlung und Formulierung der Nutzendenbedarfe. Dies beinhaltet sämtliche Koordination von Nutzendenbedarfsanforderungen und das Management der Zufriedenheit der Nutzenden. Des Weiteren werden die relevanten Betreiberpflichten des GMHL für die jeweiligen Liegenschaften an die Objektmanager:innen delegiert, so dass diese federführend für den rechtssicheren Betrieb der Immobilien verantwortlich

sind und innerhalb ihres Sachgebiets eine Führungsaufgabe übernehmen. Organisatorisch werden die technischen Objektmanager:innen festen Nutzendenclustern zugeordnet, so dass ein:e Objektmanager:in immer für ein Bündel von Gebäuden z. B. Schulen und Sport verantwortlich ist und den Nutzenden damit als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Damit die Objektmanager:innen den Pflichten in den betreuten Objekten nachkommen können, sind den Objektmanager:innen jeweils eine in Abhängigkeit des zu betreuenden Gebäudeportfolios bestimmte Anzahl von Haustechniker:innen und Hausmeister:innen disziplinarisch zugeordnet.

Die Haustechniker:innen unterstützen die Objektmanager:innen im Tagesgeschäft und übernehmen Gewerke spezifische Aufgaben, die eine besondere Qualifikation in Bezug auf Hochbau, Elektrotechnik, Heizung, Lüftung und Sanitär erfordern. Zu ihren Hauptaufgaben gehört das eigenständige Bedienen und Überwachen der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA), um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen. Sie führen regelmäßige Inspektionen durch und übernehmen kleinere Instandhaltungsaufgaben, um die Funktionalität und Sicherheit der Anlagen zu gewährleisten. Ein weiterer Schwerpunkt der Haustechniker:innen-Aufgaben liegt in der sorgfältigen Dokumentation von Gewährleistungsansprüchen sowie in der aktiven Nachverfolgung dieser Ansprüche. Darüber hinaus verantworten sie die Planung und Durchführung von Instandhaltungsprojekten in Abstimmung mit den Objektmanager:innen. Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit auf dem Gelände gehört ebenso zu ihren Aufgaben wie die Unterstützung bei Verkehrssicherheitsbegehungen, um mögliche Gefährdungen frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Ergänzend dazu übernehmen sie ggf. im Rahmen der Rufbereitschaft eine verantwortungsvolle Rolle, um bei unvorhergesehenen Ereignissen schnell und zuverlässig reagieren zu können.

Weitere Unterstützung erhalten die Objektmanager:innen und Haustechniker:innen durch die Hausmeister:innen. Analog zu den Haustechniker:innen werden den Objektmanager:innen eine bestimmte Anzahl von Hausmeister:innen disziplinarisch zugeordnet, abhängig von der jeweiligen Größe des zu betreuenden Gebäudeportfolios. Die enge Zusammenarbeit von Objektmanager:innen und Hausmeister:innen in einer Organisationseinheit ermöglicht zukünftig eine direkte Führung und eine effizientere Kommunikation (innerhalb des GMHL sowie zum Nutzenden) und Koordination. Dies führt zu schnelleren Entscheidungsprozessen und einer besseren Abstimmung der Aufgaben. Durch die organisatorische Verzahnung können technische Probleme schneller identifiziert und gelöst werden, was die Betriebssicherheit und den reibungslosen Ablauf im Gebäude gewährleistet. Zudem fördert die gemeinsame Verortung der Objektmanager:innen, Haustechniker:innen und Hausmeister:innen in einer Organisationseinheit ein besseres Verständnis der jeweiligen Aufgaben und Verantwortlichkeiten, was zu einer höheren Effizienz in den Abläufen und damit zu einer Erhöhung der Zufriedenheit der Nutzenden beiträgt.

Aufgrund der Größe des zu betreuenden Immobilienportfolios sowie der damit einhergehenden notwendigen personellen Ausstattung (siehe Kapitel 10.2) der Einheit, sind drei Sachgebiete für die Gebäudeservices vorgesehen. Zwei Sachgebiete, jeweils ausgestattet mit Objektmanager:innen, Haustechniker:innen und Hausmeister:innen, sollen für die reguläre Betreuung der Immobilien verantwortlich sein. Hierbei ist aktuell eine Trennung der zwei Sachgebiete nach den Nutzendenclustern **Schulen und Sport** und **öffentliche Gebäude** vorgesehen. Jedes Sachgebiete würde somit rund 450 Gebäude bzw. durchschnittlich rund 400.000 m² BGF betreuen. Unterstützt werden diese zwei Sachgebiete durch ein drittes Sachgebiet, welches bedarfsgerecht im Tagesgeschäft unterstützt. In diesem Sachgebiet werden die Betriebshandwerker:innen, die Fachkräfte für die Graffiti-Entfernung sowie verwaltende Funktionen für den Gebäudeservice vorgesehen. Das dritte Sachgebiet bietet des Weiteren in der Zukunft die Möglichkeit, bei weiter zunehmenden Engpässen bei Handwerker:innen weitere Betriebshandwerker:innen oder andere operativ tätige Stellen aufzubauen.

9.5.3 Sachgebiet Strategische Gebäudeinstandhaltung

Kernaufgabe dieses Sachgebiets liegt in der Gebäudebewertung, bei der bestehende Objekte hinsichtlich ihres Zustands und ihrer Eigenschaften analysiert und bewertet werden. Basierend auf den Ergebnissen dieser Bewertung sind Sanierungsfahrpläne zu erstellen, konkrete Maßnahmen zur Instandsetzung, Modernisierung oder energetischen Optimierung der Gebäude zu definieren mit dem Ziel, die Effizienz und Nachhaltigkeit der Gebäudetechnik zu steigern. Regelmäßige Verkehrssicherheitsbegehungen werden durch die Strategische Gebäudeinstandhaltung durchgeführt, um die Sicherheit auf dem Gelände zu gewährleisten. Das Instandhaltungsmanagement umfasst die Planung und Standardisierung von Wartungs- und Reparaturarbeiten, um die Funktionsfähigkeit der Anlagen zu gewährleisten.

Ergänzend dazu umfasst der Aufgabenbereich die Standsicherheitsüberprüfungen gemäß VDI 6200, bei der die statischen und konstruktiven Gegebenheiten der Gebäude auf ihre Sicherheit und Stabilität hin geprüft werden.

Aus strategischer Sicht erarbeitet dieses Sachgebiet die Instandhaltungsstrategien für das zu betreuende Gebäudeportfolio in Abstimmungen mit den technischen Objektmanager:innen und legt damit die Grundlagen für einen zukunftsfesten Gebäudebestand. Weiterhin unterstützt das Sachgebiet bei der Identifikation und Anwendung moderner Technologien, wie z. B. der Nutzung und Überführung der Daten aus den Bauprojekten in den Betrieb (BIMtoFM) oder Sensorik-Technologien, um Daten für bessere Entscheidungen zu nutzen. Die strategische Gebäudeinstandhaltung trägt somit entscheidend zur Steigerung der Transparenz, dem Werterhalt der Gebäude und der Einhaltung der Betriebssicherheit bei. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Optimierung der Instandhaltungsprozesse durch den Einsatz digitaler Technologien und die Implementierung von Effizienzmaßnahmen.

Zusätzlich zählt die Erstellung von Ausschreibungen sowie die Verwaltung und Bearbeitung von Rahmenverträgen, einschließlich der Sicherstellung einer umfassenden und ordnungsgemäßen Dokumentation aller relevanten Vorgänge und Ergebnisse sowie die Standardisierung von Rahmenverträgen zum Aufgabengebiet der Gebäudeservices.

9.6 Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement

Anmerkung: *die* ***Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement*** *war nicht direkter Bestandteil der Untersuchung und wurde nur in der Schnittstelle* ***zum Technischen Gebäudemanagement*** *betrachtet. Eine vertiefende Betrachtung erfolgt in einem separaten Schritt durch das GMHL.*

Das **Kaufmännische Gebäudemanagement** ist für das operative Flächenmanagement, die Verwaltung der finanziellen und administrativen Aspekte des Gebäudes sowie für die allgemeinen Büroservices verantwortlich. Das Hauptziel des **Kaufmännischen Gebäudemanagements** besteht darin, die Flächenbereitstellung und die finanzielle Effizienz sicherzustellen und zu gewährleisten, dass alle vertraglichen Verpflichtungen eingehalten werden. Die operative Kostenkontrolle von Bauprojekten auf Einzelprojektebene erfolgt im Bauprojektmanagement und ist kein Bestandteil des K**aufmännischen Gebäudemanagements**. Die Sachgebiete folgen aktuell noch der heutigen Sachgebietsstruktur und stellen mögliche Optimierungen für weitere Abstimmungen im GMHL dar.

Sachgebiet Flächenmanagement
Das **Sachgebiet Flächenmanagement** übernimmt im Schwerpunkt das **operative Flächenmanagement** und ist hier zuständig für das Belegungsmanagement und die Raumplanung, die Zuweisung von Flächen, das Umzugsmanagement sowie die Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Ausstattung. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Analyse und Optimierung des Flächenbedarfs. In dieser Funktion arbeitet das Flächenmanagement in enger Abstimmung mit dem Sachgebiet Portfoliomanagement aus dem Sachgebiet TGM-Support zusammen und ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Vorgaben.

Darüber hinaus werden durch das operative Flächenmanagement Arbeitsplatz-Raumkonzepte entwickelt und Ansätze für Home-Office und mobiles Arbeiten erarbeitet. Das **Sachgebiet Flächenmanagement** arbeitet dabei sehr eng mit den technischen Objektmanager:innen aus dem Gebäudebetrieb zusammen, die im Tagesgeschäft die Schnittstelle zu den Nutzenden bilden und Bedarfe der Nutzenden aufnehmen und weiterleiten können. Zusätzliche Flächenbedarfe bzw. deren Änderungen sollten zentral beim Flächenmanagement eingehen, der/die Objektmanager:in ist dann frühzeitig einzubeziehen. Zusätzlich ist das Sachgebiet für die interne Leistungsabrechnung, die Anmietung und Vermietung von Immobilien sowie das Mietvertragswesen zuständig. Schließlich kümmert sich das **Sachgebiet Flächenmanagement** um die Betreuung der Mietenden, um deren Zufriedenheit und eine gute Zusammenarbeit zu gewährleisten.

Ergänzend zu den Flächenmanager:innen sind die Bauzeichner:innen zukünftig in diesem Sachgebiet verortet und sind zuständig für die Aktualisierung und Pflege und die Erstellung der Flucht- und Rettungspläne. Kleinere Änderungen erfolgen dabei in Eigenleistung, größere Anpassungen erfolgen in Zusammenarbeit mit externen Rahmenvertragspartnern.

Neben diesen Aufgaben übernimmt das **Sachgebiet Flächenmanagement** eine **zentrale Verantwortung für das Ticket-System, die damit verbundene Pflege der Stammdaten der Objekte und die User Help Desk Funktion**. Das Flächenmanagement ist hier verantwortlich für die Bereitstellung und Führung des neu aufzubauenden User Help Desks und des damit verbundenen Ticket-Systems und es trägt die Verantwortung für sämtliche Instandhaltungsdokumentationen. Die Einführung eines User Help Desks zusammen mit einem Ticket-System ist aus mehreren Gründen von Vorteil bzw. für eine effiziente Bearbeitung von Bedarfen zwingend notwendig und marktübliche Praxis:

- **Effiziente Problemlösung**: der Help Desk ermöglicht es den Nutzenden Probleme oder Anfragen zentral zu melden, die über das Ticket-System erfasst und priorisiert werden; dies sorgt für eine strukturierte Bearbeitung und schnellere Bearbeitung von Bedarfen
- **Transparenz und Nachverfolgbarkeit**: über das Ticket-System können alle Anfragen nachverfolgt werden, von der Meldung bis zur Lösung; dies bietet eine klare Übersicht über den Status aller Meldungen, was die Transparenz fördert und den Nutzenden die Möglichkeit gibt den Status ihrer Bedarfsmeldung transparent nachzuverfolgen; gleichzeitig werden durch das Ticket-System und den User Helpdesk klare Verantwortlichkeiten in der Zuweisung und Bearbeitung von Tickets geschaffen
- **Einhaltung und Nachverfolgung von Service Level Agreements** (SLAs): das Ticket-System bietet die Möglichkeit, Reaktions- und Lösungszeiten zu überwachen und zu steuern; dadurch wird die Qualität der Dienstleistungen und die Zufriedenheit der Nutzenden erhöht
- **Ressourcenoptimierung**: durch die Analyse der eingehenden Tickets können Engpässe identifiziert werden und die Ressourcenplanung optimiert werden, was zu einer höheren Effizienz in der Abarbeitung der Tickets führt

Sachgebiet Finanzen

Zu den Hauptaufgaben des Sachgebiet Finanzen gehören das Beschaffen und Steuern von finanziellen investiven und konsumtiven Mitteln, das Reporting sowie die Sicherstellung der Schnittstelle zwischen ERP und LuGM. Ein weiterer wichtiger Bereich ist das Baukosten-Controlling, das die Zusammenführung der Daten aus dem operativen Baucontrolling der einzelnen Projektleiter:innen aus den Sachgebieten übernimmt und zusammenführt. Die kaufmännische Sachbearbeitung spielt ebenfalls eine zentrale Rolle, ebenso wie die Rechnungsprüfung und -bearbeitung.

Sachgebiet Zentrale Services
Die wesentlichen Aufgabenschwerpunkte des **Sachgebiets Zentrale Services** liegen in der Sicherstellung von Unterstützungsprozessen-Services, damit sich die restlichen Mitarbeitenden auf das Kerngeschäft konzentrieren können sowie in der Anwendungsbetreuung GMHL-IT-Nutzenden sowie das Prozess- und Projektmanagement. Ein weiterer wichtiger Bereich ist der Arbeitsschutz und das Personalwesen. Das Sachgebiet ist zudem für das übergeordnete Qualitätsmanagement, dessen Ausbau und Anpassung sowie für die Rechnungsbearbeitung zuständig. Weitere Aufgaben umfassen die Poststelle, das Archiv, die Festlegung und Unterstützung von Vergabeverfahren sowie das Vertragsmanagement. Zukünftig soll das Know-how für Vergaben von Planungs- und Bauleistungen in einer Einheit zentralisiert werden. Durch die Verankerung dieser Funktion sollen die technischen Mitarbeiter:innen entlastet werden. Zudem kann die Verfahrensbegleitung durch externe Dienstleister im oberschwelligen Bereich (VgV-Verfahren) erheblich reduziert werden. Das Vertragsmanagement soll zukünftig kaufmännische Standards für technische Instandhaltungsverträge, wie z. B. Einkaufsbedingungen, Preisverhandlungen und deren Anpassungen erarbeiten und durchführen. Weiterhin können über die Stelle auch die Bestellungen und Zahlungen erfolgen, wenn der Wareneingang durch den technischen Betrieb bestätigt wurde. Die Präqualifikation von Lieferanten und die Büroservices, einschließlich der Registratur und der Verwaltung von Verbrauchsmaterialien, fallen ebenfalls in den Aufgabenbereich des **Sachgebiets Zentrale Services**.

9.7 Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

Anmerkung: *Die* ***Abteilung Infrastrukturellen Gebäudemanagement*** *war nicht direkter Bestandteil der Untersuchung und wurde nur in der Schnittstelle zum* ***Technischen Gebäudemanagement*** *betrachtet. Eine vertiefende Betrachtung erfolgt in einem separaten Schritt durch das GMHL bzw. im aktuell parallellaufenden Projekt. Darüber hinaus orientiert sich das Betriebsmodell zukünftig am Entwicklungskonzept für Reinigungsdienste in der Fassung vom 24. April 2024.*

Die wesentliche Änderung im **Infrastrukturellen Gebäudemanagement** aus der Organisationsuntersuchung ergibt, dass die Hausmeister:innendienste inkl. der Betriebshandwerker:innen und Gebäudewart:innen zukünftig im **Technischen Gebäudemanagement** verortet werden.

10 Abschätzung Ressourcendimensionierung

Resultierend aus den Anpassungen der zuvor beschriebenen Zielorganisation ergeben sich neue Ressourcendimensionierungen für das GMHL in Summe bzw. die verschiedenen Abteilungen sowie Sachgebiete. Die im Folgenden beschriebene Abschätzung der erforderlichen Ressourcen berücksichtigt sowohl die Verschiebung von Aufgaben im GMHL als auch die erforderlichen neuen Rollen.

Eine tarifrechtliche Detailbewertung der jeweiligen Stellen findet im Rahmen der weiteren Umsetzung/Stellenbewertungen statt. Die folgenden Dimensionierungen dienen als Richtwerte für die Entscheidung zur Umsetzung des Zielbildes im Allgemeinen.

Ergänzende Informationen zur vorgenommen Ressourcendimensionierung sind **Anlage 2** zu diesem Bericht zu entnehmen.

10.1 Datengrundlage

Für die Ressourcendimensionierung werden unterschiedliche Benchmarks zugrunde gelegt und an den entsprechenden Stellen explizit benannt. Maßgebliche Grundlagen stammen hierbei aus den folgenden Quellen:

- Leitfaden „Personalbedarfsermittlung für den hochbaulichen und gebäudetechnischen Bereich im kommunalen Gebäudemanagement“ des Verbands kommunaler Immobilien- und Gebäudewirtschaftsunternehmen e.V., Stand Juli 2017 (kurz „VKIG)
- Benchmarking-Bericht „Kommunales Gebäudemanagement 2023“ der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (kurz „KGSt“)
- Richtlinie 270-1 „Ressourcenbemessung im FM“ der German Facility Management Association (kurz GEFMA), Stand Februar 2021.

Als ergänzende Plausibilisierung wurden Erfahrungen von Drees & Sommer aus Beratungsmandaten für vergleichbaren Immobilienorganisationen herangezogen.

Da viele Benchmarks das zu betreuende Immobilienportfolio als Grundlage heranziehen, wurden die folgenden Flächen (qm Brutto-Geschossfläche, kurz qm BGF) für die unterschiedlichen Nutzungsarten ermittelt:

- Schule: 393.416,47 qm BGF
- Verwaltung: 109.594,21 qm BGF
- Bibliotheken, Museen und Kultureinrichtungen: 86.173,37 qm BGF
- Sport: 75.314,73 qm BGF
- Kindertagesstätten: 24.793,77 qm BGF
- Wohnen: 24.141,45 qm BGF
- Lager: 21.451,46 qm BGF
- Feuerwehr: 19.431,95 qm BGF

- Sozialeinrichtungen: 12.230,82 qm BGF
- Friedhof: 7.306,56 qm BGF
- Sonstige: 60.629,03 qm BGF

Es ist somit festzustellen, dass das GMHL in Summe rund 830.000 qm BGF betreut, wobei der Umfang der Betreuung in einzelnen Bereichen (z. B. MuK) zum Teil vom Standard abweicht. Solche Abweichungen wurden soweit erforderlich in Form von Zu- und Abschlägen bei der Ressourcendimensionierung berücksichtigt.

Als Grundlage für Vergleiche der aktuellen Ressourcen mit Ressourcenbedarfen des Zielbildes dient der in 2024 für 2025 verabschiedete Stellenplan.

10.2 Abteilung Planung und Bau

Die **Abteilung Planung und Bau** besteht gemäß **Kapitel 9.4** aus sechs Sachgebieten. Im Vergleich zur aktuellen Organisation sollen dabei die folgenden Anpassungen vorgenommen werden.

Für Bauprojekte gibt es aktuell zwei Sachgebiete, mit zwei Sachgebietsleiter:innen und in Summe 28 Mitarbeitenden. Da die Sachgebiete personell verstärkt wurden und die Anzahl sowie Komplexität der Bauprojekte gestiegen ist, soll hier die sehr große Führungsspanne von 14 Mitarbeitenden reduziert werden und eine dritte Sachgebietsleitung im Zielbild implementiert werden. Dem folgend würde die Führungsspanne zukünftig 9 bzw. 10 Mitarbeitende pro Sachgebietsleitung betragen.

Um der gestiegenen Bedeutung und Anzahl an Mitarbeitenden im Nachhaltigkeits- und Energiemanagement gerecht zu werden, wird derzeit dieses Feld mit einem eigenen Sachgebiet aufgewertet. Nachdem die Ressourcen in dem Bereich in den letzten Jahren deutlich gestärkt wurden, sind vorerst keine Veränderung der vorhandenen Ressourcen vorgesehen.

In der Vergangenheit im GMHL und in diversen anderen Kommunen hat sich die Bündelung von Querschnittsaufgaben für technische Aufgaben in einer zentralen Organisation bewährt. Dem folgend werden die vorhandenen Kapazitäten für das Schadstoff- und Brandschutzmanagement sowie die Nachweisführung für Verwendungszwecke in diesem Sachgebiet gebündelt. Um zukünftig die Transparenz in der Abwicklung von Projekten (innerhalb der HL und ggf. auch gegenüber externen Beteiligten) zentral zu steuern und berichtsfähig zusammenzufassen, wird für das Jahr 2026 die Schaffung einer neuen Stelle für das Projektcontrolling vorgesehen. Ergänzend sollen weitere Mitarbeitende für die Themenfelder Portfolio Management, immobilienspezifisches Fördermittelscouting, Zukunft-Bau und Innovationsmanagement sowie Building Information Modelling (BIM) eingestellt.

Abgerundet wird die Abteilung **Planung und Bau** mit dem Sachgebiet der TGA-Expert:innen, in dem zurzeit keine Ressourcenveränderungen vorgesehen sind.

10.3 Abteilung Gebäudebetrieb

Wie in Kapitel 9.5 beschrieben, stellt die Bündelung technischer Aufgaben der Immobilienbewirtschaftung in der neuen **Abteilung Gebäudebetrieb** sowie die personelle Stärkung dieser Abteilung einen zentralen Erfolgsfaktor für das zukünftige Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck dar. Hierbei folgt man nicht nur den Bedarfen der eigenen Organisation, sondern auch den etablierten Standards in kommunaler Gebäudemanagement-Organisationen in Deutschland. Im Folgenden erfolgt die Ressourcendimensionierung getrennt nach den 3 Themenbereichen Bauunterhaltung, Gebäudeservice und strategische Instandhaltung.

Der Unterhalt von Immobilien erfordert neben der laufenden Betreuung im Betrieb und großen Neubau- sowie Sanierungsmaßnahmen fortlaufend Bauunterhaltsmaßnahmen. Da die Umsetzung dieser kleineren Maßnahmen weder den Regelbetrieb stören soll und vom Umfang sowie der Komplexität zu klein für die Projektmanager:innen in der **Abteilung Planung und Bau** sind, soll ein **Sachgebiet** für **Bauunterhaltungsprojekte** implementiert werden. Dieses Vorgehen bildet nicht nur die operativen Erfordernisse am besten ab, es folgt auch den bewährten Praktiken der meisten anderen Kommunen. In der ersten Ausbaustufe im Jahr 2026 soll die Einheit 3 Expert:innen für die laufenden Projekte des regulären Bauunterhalt sowie 3 Expert:innen, für das aktuelle Notfallprogramm infolge des Instandsetzungsstaus umfassen (vgl. dazu Kapitel 9.5.1.). In der mittelfristigen Zielorganisation für das Jahr 2029 sollten die Mitarbeitenden infolge des bis dahin reduzierten Instandsetzungsstaus planbarer aktiv sein und es können Synergien zur **Abteilung Planung und Bau** analysiert werden.

Wie im vorherigen Kapitel erläutert, besteht insbesondere in der Wahrnehmung der Verkehrs- und Betreiberpflichten ein großer Nachholbedarf im GMHL. Zu diesem Zweck werden die für das Tagesgeschäft essenziellen Rollen der technischen Objektmanager:innen, Haustechniker:innen und Hausmeister:innen in den **Sachgebieten Gebäudeservice** gebündelt und wie folgt bei der Ressourcendimensionierung bewertet. Eine direkte Anwendung der Benchmarks des KGSt und des VKIG wird hierbei nicht als geeignet angesehen, da Besonderheiten in den Zuständigkeiten und Nutzungsarten in diesen Benchmarks nicht abgebildet sind.

Abhängig von der Betreuungsintensität der Gebäude wird für die Objektmanager:innen eine Leistungsfähigkeit von 45.000 bis 90.000 qm BGF pro Vollzeitäquivalent (VZÄ) angesetzt. Extreme sind hierbei technisch komplexe Immobilien wie Museen mit 45.000 qm BGF sowie Lager mit 90.000 qm BGF pro VZÄ. Unterstützt werden die Objektmanager:innen von Haustechniker:innen, welche erfahrungsgemäß auch wiederum abhängig von der Nutzungsart zwischen 20.000 und 60.000 qm pro VZÄ betreuen können. Eine intensive Betreuung aufgrund erforderlicher technischer Inspektionen und Betreuungen von Anlagen erfordern insbesondere Schulen, Verwaltungsgebäude sowie Museen. Anhand der zuvor genannten Benchmarks ist der Ressourcenbedarf mit 15 Objektmanager:innen und 37 Haustechniker:innen zu bewerten (vgl. Anlage 2). Diese 52 VZÄ stimmen ebenfalls mit Ansätzen des KGSt (50,57 VZÄ, bei

834.483,82 qm BGF und 16.502 qm BGF pro VZÄ) und dem VKIG (rd. 53 VZÄ bei dem Bauunterhaltsbudget des Jahren 2024) überein. Eine zusammenfassende Darstellung der Ressourcendimensionierung ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Stammdaten		Benchmarks (qm/VKÄ)		Vollzeitäkquivalente	
	Summe von BGF	Objektmanager	Haustechniker	Objektmanager	Haustechniker
Schule	393.416,47	60.000,00	20.000,00	6,56	19,67
Verwaltung	109.594,21	45.000,00	20.000,00	2,44	5,48
Bibliotheken, Museen und Kultur	86.173,37	45.000,00	20.000,00	1,91	4,31
Sport	75.314,73	60.000,00	20.000,00	1,26	3,77
Sonstige	60.629,03	60.000,00	60.000,00	1,01	1,01
Kindertagesstätten	24.793,77	60.000,00	40.000,00	0,41	0,62
Wohnen	24.141,45	90.000,00	40.000,00	0,27	0,60
Lager	21.451,46	90.000,00	40.000,00	0,24	0,54
Feuerwehr	19.431,95	60.000,00	40.000,00	0,32	0,49
Sozialeinrichtungen	12.230,82	60.000,00	40.000,00	0,20	0,31
Friedhof	7.306,56	60.000,00	40.000,00	0,12	0,18
Gesamtergebnis	**834.483,82**			**14,74**	**36,97**
Durchschnitt				*56.604,47*	*22.572,33*
Vergleich zum Benchmarking-Beicht "Kommunales Gebäudemanagement 2023" des KGSt					
Technisches GM (exkl. Bau)	**834.483,82**	**16502,00**		**50,57**	

Tabelle 1: Ressourcendimensionierung Objektmanager:innen und Haustechniker:innen

Im Gebäudeservice unterstützt werden die Objektmanager:innen und Haustechniker:innen auch zukünftig durch Hausmeister:innen. Da einzelne Tätigkeiten mit besonderen Anforderungen an technische Qualifikationen der Hausmeister:innen zukünftig durch die Haustechniker:innen erbracht werden, besteht die Möglichkeit für einige Hausmeister:innen diese neue Rolle der Haustechniker:in zu bekleiden. Diese Verschiebung spiegelt sich auch in der langfristigen Ressourcendimensionierung der zukünftigen Hausmeister:innen wieder, welche im Durchschnitt den Benchmark von 10.000 qm BGF pro VZÄ des KGSt wiederspiegelt (siehe Tabelle 2).

Stammdaten		Benchmarks (qm/VKÄ)	Vollzeit-äkquivalente
	Summe von BGF	Hausmeister	Hausmeister
Schule	393.416,47	7.500,00	52,46
Verwaltung	109.594,21	20.000,00	5,48
Bibliotheken, Museen und Kultur	86.173,37	-	-
Sport	75.314,73	15.000,00	5,02
Sonstige	60.629,03	30.000,00	2,02
Kindertagesstätten	24.793,77	10.000,00	2,48
Wohnen	24.141,45	20.000,00	1,21
Lager	21.451,46	20.000,00	1,07
Feuerwehr	19.431,95	-	-
Sozialeinrichtungen	12.230,82	20.000,00	0,61
Friedhof	7.306,56	20.000,00	0,37
Gesamtergebnis	**834.483,82**		**70,71**
Durchschnitt			*10.307,55*

Tabelle 2: Ressourcendimensionierung Hausmeister:innen für das Zielbild

***Hinweis**: Bei der Bewertung der Hausmeister:innenstellen (s. Abbildung 14) wird nicht das gesamte Immobilienportfolio zugrunde gelegt, sondern nur die Immobilien, für die das GMHL aktuell Hausmeister:innendienste erbringt. Eine Optimierung dieser Schnittstelle kann zukünftig verfolgt werden, ist jedoch nicht Bestandteil der aktuellen Untersuchung.*

Die aktuelle Organisation der Hausmeister:innen weicht aufgrund des deutlich erweiterten Aufgabenpaketes der Hausmeister:innen zu fast 30% von Benchmarks des KGSt ab. Da die Zielorganisation im Aufbau und den geplanten Effizienzmaßnahmen den Marktstandards folgt, wird auch eine stufenweise Angleichung der Hausmeister:innen Ressourcen an Marktbenchmarks erfolgen können. Wie die folgende Darstellung indikativ veranschaulicht, wird für das Zielbild 2029 die Erreichung des Benchmarks des KGSt von 10.000 qm BGF pro VZÄ, dies entspricht 70 VZÄ für klassische Hausmeisterleistungen als realisierbar erachtet. Diese Reduzierung soll durch keinen Nettostellenabbau stattfinden, sondern vielmehr durch eine Aufwertung von Hausmeister:innenstellen zu Haustechniker:innenstellen, um so den Qualifikationsanforderungen an die Tätigkeiten sowie den vorhandenen Qualifikationen einiger Mitarbeitenden gerecht zu werden. Parallel soll eine Aufgabenkritik bei den zum Teil historisch gewachsenen Aufgaben der Hausmeister:innen erfolgen.

Da aktuell davon ausgegangen wird, dass auch weiterhin einige Sonderaufgaben (z. B. die enge Betreuung von Veranstaltungen, wie den Lübecker Handballtagen) bei den Hausmeister:innen verblieben werden, wird die Vorhaltung eines Hausmeisterpools, welche nicht direkt Objekten zugeordnet ist vorgesehen. Dieser Pool soll mit rd. 10 % der geplanten Kapazitäten für Hausmeister:innen ausgestattet sein (8 VZÄ für 2026, 6 VZÄ im Zielbild 2029) und in der disziplinarischen Führung auf die **Sachgebiete des Gebäudeservice** verteilt werden (siehe Abbildung 15).

Die folgende Abbildung 14 stellt die avisierte Ressourcenveränderung im Hausmeisterdienst dar, welche in den ersten Jahren insbesondere aus Aufgabenverschiebungen und Effizienzsteigerungen resultiert. Der Zwischenstand 2026 stellt einen indikativen Wert dar, welcher stark vom Entwicklungspotential der Hausmeister:innen zu Haustechniker:innen bzw. der Haustechniker:innen zu Objektmanager:innen abhängt.

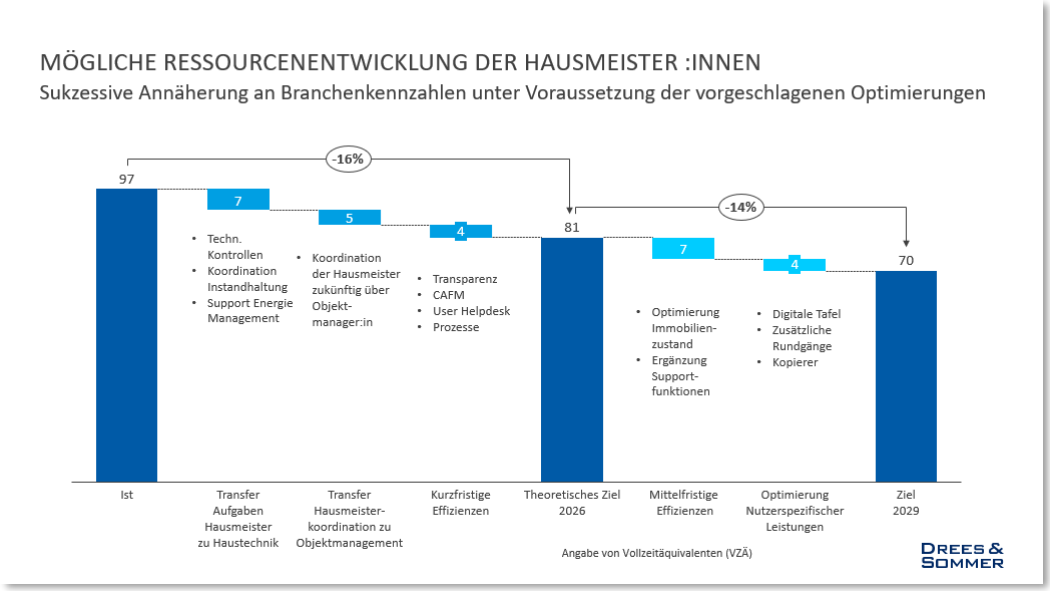


Abbildung 14: Mögliche Ressourcenentwicklung der Hausmeister:innen

Abgerundet wird der Gebäudebetrieb durch das 3. Sachgebiet, welches bedarfsgerecht im Tagesgeschäft (s. Kapitel 9.5.2) und bis auf weiteres mit den bestehenden Kapazitäten (3 Betriebshandwerker:innen, 1 Fassadenreiniger:in, 4 Verwaltungsmitarbeiter:innen) ausgestattet ist.

Vervollständigt wird die neue **Abteilung Gebäudebetrieb** durch das **Sachgebiet Strategische Instandhaltung**, welches mit geringfügigen inhaltlichen und personellen Anpassungen, aber der gleichen Ressourcendimensionierung dem aktuellen **Sachgebiet Objektbewertung** entspricht.

Entsprechend ergibt sich für die neue **Abteilung des Gebäudebetriebs** für das Jahr 2026 in der folgenden Abbildung dargestellte personelle Ausstattung (s. Abbildung 15).

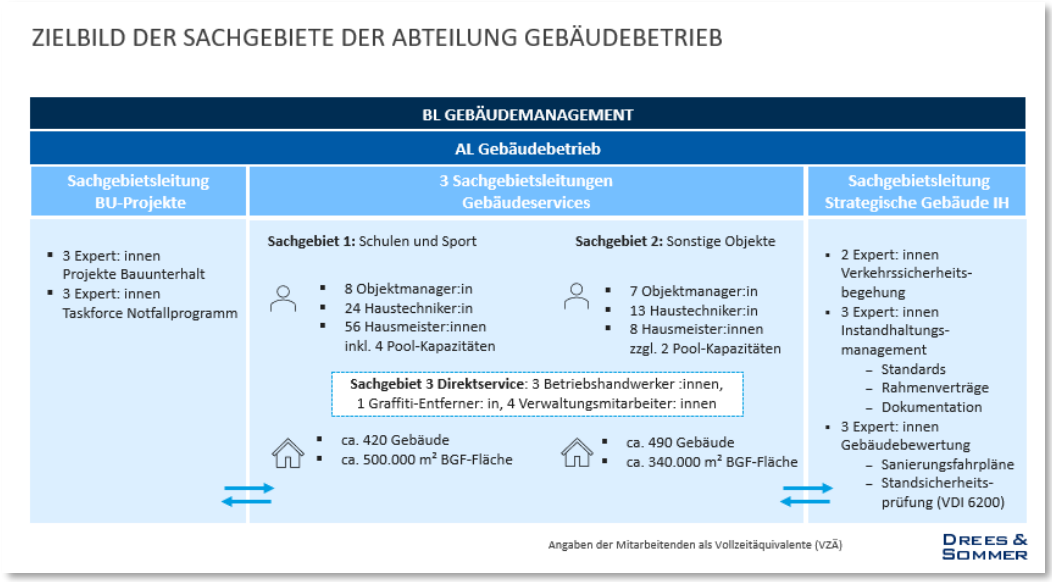


Abbildung 15: Zielbild der Sachgebiete in der Abteilung Gebäudebetriebs

10.4 Abteilung Kaufmännisches Gebäudemanagement

*Das **Kaufmännische Gebäudemanagement** war nicht direkter Bestandteil der Untersuchung und wurde nur in der Schnittstelle zum **Technischen Gebäudemanagement** betrachtet. Eine vertiefende Betrachtung der anderen Aufgaben erfolgt in einem separaten Schritt durch das GMHL. Die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Veränderungen führen in der **Abteilung des Kaufmännischen Gebäudemanagement** zu den folgenden Anpassungsbedarfen.*

Ein zentraler Erfolgsfaktor für die Steigerung der Zufriedenheit der Nutzenden, der Effizienz im GMHL und der Rechtssicherheit in der Dokumentation ist die fortlaufende Pflege der Immobilienstammdaten in der CAFM-Software (aktuell LuGM) sowie die Entgegennahme von Nutzendenbedarfen sowie Störungen durch einen zentrales Help Desk. Da diese Tätigkeiten eng zusammenhängen und je nach individuellem Aufkommen im Alltag eine gute Ergänzung zur Vermeidung von Leerläufen bzw. Überlastungen sein können, werden diese Tätigkeiten im Zielmodell gepoolt und durch 3 Mitarbeitende, möglicherweise mit versetzten Arbeitszeiten, erbracht.

Der aktuelle Handlungsbedarf, bedingt durch die geplante Stärkung des Gebäudebetriebs und resultierend aus dem Notfallprogramm, erfordert kurzfristig zusätzlichen Ressourcenbedarf bei den Expert:innen für Finanzen sowie der kaufmännischen Sachbearbeitung und dem Büroservice. Für diese drei Bereiche werden im Jahr 2026 daher jeweils zwei zusätzliche VZÄ als erforderlich erachtet. Mittelfristig bzw. für das Zielbild nach 2029 wird wiederum ein Abschmelzen dieser neuen Stellen erwartet, da eine Abnahme der Maßnahmen aus dem Notfallprogramm sowie Fortschritte im Bereich der Digitalisierung ihre Wirkung zeigen werden.

Als letzte Veränderung im **Kaufmännischen Gebäudemanagement** wird die Schaffung einer Stelle für ein Qualitätsmanagement im GMHL vorgesehen und als zentraler Erfolgsfaktor für die Umsetzung der neuen Organisation bewertet.

10.5 Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

Anmerkung: *wie in Kapitel 9.7 beschrieben, war die* ***Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement*** *kein direkter Bestandteil der Untersuchung. Abgesehen von der Verschiebung der Hausmeister:innenkapazitäten in die neue* ***Abteilung Gebäudebetrieb*** *wurden entsprechend keine Veränderungsbedarfe in der Organisationsuntersuchung betrachtet.*

10.6 Zusammenfassung auf der Bereichsebene

Aktuell umfasst der Stellenplan des GMHL 447 Vollzeitäquivalente. Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben ist eine organisatorische Veränderung des GMHL in zwei Stufen geplant, welche in der detaillierten Umsetzungsplanung auf weitere Meilensteine heruntergebrochen werden.

Wie im folgenden Diagramm dargestellt, ist für die gesamte Organisation des GMHL eine Stärkung um 44 Vollzeitäquivalenten geplant, wobei in Teilbereichen Optimierungen durch die Verschiebung von Stellen (z. B. Hausmeister:innen zu Haustechniker:innen) erwartet werden und einzelne Stellen des Sachgebiets in der **Abteilung Planung und Bau** möglichweise zeitlich versetzt besetzt werden können. Aufgrund von Optimierungspotenzialen wird im langfristigen Zielbild eine sukzessive und sozialverträgliche Verschlankung der Organisation (Stand 2026 zu Stand 2029) um rund 19 Stellen erwartet. Die Stellenreduzierung soll insbesondere durch die Effizienzsteigerungen infolge der erfolgreichen Steigerung der Transparenz und der Digitalisierung sowie der Abnahme des Instandsetzungsstaus / der Maßnahmen des Notfallprogramms ermöglicht werden. Die Umsetzbarkeit dieser Veränderung wird durch erwartete altersbedingte Austritte im GMHL ermöglicht werden und zusätzlich soll bei Austritten die Neubesetzung von Stellen kritisch geprüft sowie mit dem Zielbild 2029 abgeglichen werden.

Die folgende Darstellung (s. Abbildung 16) fasst die Veränderungen der Planstellen in den drei Phasen „Ist“, „Übergang 2026“ und „Ziel 2029“ für die jeweiligen Sachgebiete dar.

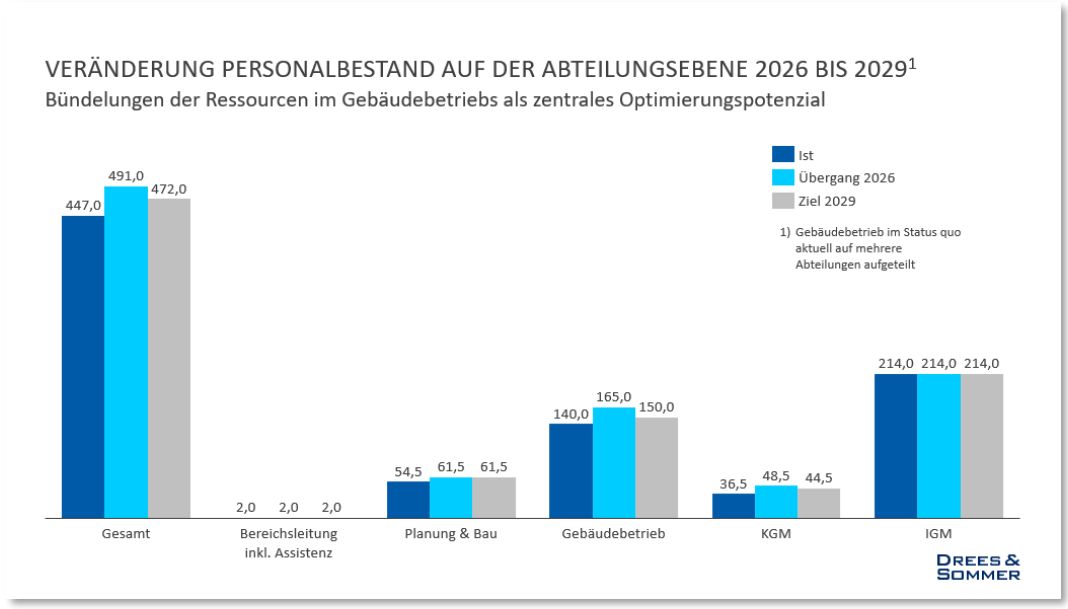


Abbildung 16: Veränderung Personalbestand 2026 bis 2029

Ergänzend zu der notwendigen Veränderung der absoluten Stellen führen die erforderlichen Anpassungen in einzelnen Bereichen zu einer Erhöhung der tariflichen Eingruppierungen nach TVöD. Dies resultiert zum Beispiel aus der Einführung der neuen Rolle Objektmanager:in, welche Verantwortlichkeiten für den technischen Immobilienbetrieb bündelt sowie der Aufwertung einzelner Aufgaben der aktuellen Hausmeister:innen.

10.7 Kritische Würdigung einer Outsourcingbetrachtung

Anstelle der zuvor beschriebenen Stärkung der internen Organisation, könnte auch eine Umsetzung des Organisationskonzepts mit einer verringerten Eigenleistungstiefe und der vermehrten Vergabe von Leistungen an externe Partner in Betracht gezogen werden. Die Organisationsuntersuchung hat diese Option kritisch betrachtet und basierend auf aktuellen Marktentwicklung festgestellt, dass die externe Vergabe von Dienstleistungen in bestimmten Fällen sinnvoll erscheinen könnte. Jedoch bestehen gerade bei Leistungsprozessen mit einer hohen Schnittstelle zu den Nutzenden erhebliche Risiken und Herausforderungen, die gegen ein Outsourcing sprechen. Die nachfolgenden Argumente untermauern, warum diese Lösung in der vorliegenden Situation als nicht geeignet eingestuft wurde.

Wahrnehmung der Betreiberpflichten
Ein zentrales Problem ist, dass die Delegation von Betreiberpflichten an externe Dienstleister mit organisatorischen und prozessualen Herausforderungen verbunden ist.

Es würden zusätzliche intern Schnittstellen sowie Schnittstellen zu den bereits bestehenden externen Dienstleistern notwendig werden und die internen Strukturen müssten in diesem Fall um weitere Kontrollprozesse ergänzt werden. Die Überwachung externer Dienstleister würde zusätzliche Ressourcen binden.

Qualitätsrisiken und Know-how-Verlust
Durch externe Dienstleister kann nicht immer sichergestellt werden, dass das benötigte Fachwissen langfristig erhalten bleibt beziehungsweise gleichmäßig zur Verfügung gestellt werden kann. Eine hohe Fluktuation bei Dienstleistern verbunden mit einem Fachkräftemangel könnte zu unzureichender Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter führen. Dieser Know-how-Verlust könnte sich unmittelbar negativ auf die Qualität der Leistungen und die Zufriedenheit der Nutzenden auswirken. Die Qualitätssicherung wäre durch die Notwendigkeit ständiger Nachschulungen des Dienstleisterpersonals oder Reklamationen stark erschwert.

Erhöhter Koordinationsaufwand
Das Management externer Dienstleister ist mit erheblichem Koordinationsaufwand verbunden, insbesondere, wenn es zu Unstimmigkeiten, Qualitätsmängeln oder Vertragsverletzungen kommt. Diese zusätzliche Komplexität würde bestehende Ressourcen intern stark belasten und könnte zu Effizienzverlusten führen.

Kundenzufriedenheit und Imageverlust
Eine Verschlechterung der Dienstleistungsqualität hätte direkte Auswirkungen auf die Zufriedenheit der Kunden. Dies könnte das Image des GMHL nachhaltig schädigen und eine Neuausrichtung der Organisation erschweren.

Fehlende Flexibilität und Abhängigkeiten von Dienstleistern
Aktuelle Entwicklungen am Markt zeigen, dass Dienstleister nur ein geringes Interesse haben, mit öffentlichen Auftraggebern langfristige Rahmenverträge abzuschließen, insbesondere, wenn die ausgeschriebenen Dienstleistungen nicht die Profitabilitätserwartungen der Dienstleister erfüllen. Verstärkt wird dieser Effekt durch den Fachkräftemangel in diesem Bereich. Ein verstärktes Outsourcing könnte zu einer Abhängigkeit von häufig wechselnden Dienstleistern oder unwirtschaftlichen Angeboten führen, wodurch die Stabilität der Leistungserbringung eingeschränkt werden. Darüber hinaus sind einmal ausgelagerte Aufgaben schwer wieder zu reintegrieren, da Know-how und Kapazitäten intern abgebaut werden. Eine Abhängigkeit von externen Anbietern kann das GMHL in seiner Handlungsfähigkeit langfristig einschränken.

Kostenrisiken
Während externe Vergaben oft als kostensparend angesehen werden, entstehen in der Praxis häufig versteckte Kosten, etwa durch Nachbesserungen, Nachträge und erhöhte Kontrollanforderungen. Diese Kosten sind schwer kalkulierbar und vermeintliche Einsparungen könnten schwieriger erreicht werden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass ein außerordentlich hohes Maß an externen Vergaben von Dienstleistungen erhebliche Risiken birgt und langfristig negative Auswirkungen auf Qualität, Effizienz und Kundenzufriedenheit haben könnte. Die geplante Steigerung der internen Kapazitäten ermöglicht es hingegen, das notwendige Know-how zu bewahren bzw. zu stärken, die Qualitätssicherung direkt zu steuern und flexibel auf zukünftige Herausforderungen zu reagieren. In diesem Sinne erscheint es für das GMHL strategisch und wirtschaftlich sinnvoller, die geplante organisatorische Neuausrichtung eigenem Personal abzudecken und gezielt interne Strukturen weiterzuentwickeln.

11 Umsetzungsempfehlung

11.1 Fahrplan

Für die Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung des **Technischen Gebäudemanagement** wurde im Rahmen des Projektes einen Fahrplan mit den folgenden Clustern entwickelt:

- Cluster 0: Übergreifend
- Cluster 1: Digitalisierung und Datentransparenz
- Cluster 2: Stärkung Organisation Gebäudebetrieb
- Cluster 3: Support TGM
- Cluster 4: Anpassung KGM
- Cluster 5: Optimierung Planung und Bau
- Cluster 6: Kommunikation und Change-Management
- Cluster 7: Zukunftsthemen

Insgesamt wurden für den Umsetzungsfahrplan über alle Cluster rund 60 Maßnahmen definiert, die sich über einen Zeitraum von 2025 bis 2029 erstrecken. Die wichtigsten Maßnahmen inkl. einer Aufwandsabschätzung für die externe Begleitung, beziehen sich dabei auf die folgenden Themen:

- Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme 2025 bis Ende 2026
  rund 1.000.000 €
- Implementierung eines Ticketsystems 2025 bis Ende 2026
  rund 150.000 €
- Modellierung der Geschäftsprozesse 2025 bis Mitte 2026
  rund 150.000 €
- Implementierung Change-Management 2025 bis Ende 2027
  rund 100.000 €
- Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung 2025 bis Ende 2027
  rund 200.000 €

Basierend auf einer ersten Prognose kommt die Organisationsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass der externe Aufwand für diese essenziellen Themenfelder bei rund 1,6 Mio. € liegt. Aktuell wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Optimierung bestehende Softwarelösungen genutzt bzw. angepasst werden können, daher sind die Kosten für die Einführung neuer Softwaresysteme, bis auf das Ticketsystem nicht inkludiert.

Ergänzend zu diesen Kernthemen wurden in der Maßnahmenliste (s. Anlage 1) eine Vielzahl kleinerer und mittelgroßer Maßnahmen für die sukzessive Anpassung der Organisation aufgenommen. Hierzu gehören zum Beispiel auch Themen, die ohne zusätzliche Ressourcenbedarfe umgesetzt werden können. Zu diesen Maßnahmen zählt zum Beispiel die Finalisierung der Stellenprofile und die Ergänzung erforderlicher Angaben für die Stellenbewertungen nach TVöD oder die Schaffung von Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung. Auf Basis von Erfahrungswerten und vergleichbaren Projekten werden für die Umsetzung der weiteren im Maßnahmenplan gelisteten Themen in der Regel neben internen Ressourcen das GMHL rund 500.000 € für weitere externe Unterstützung über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren notwendig.

Für die Umsetzung ist ein separater Projektauftrag mit entsprechender Mittelbereitstellung notwendig, da die Umsetzungsmaßnahmen nicht vollständig zusätzlich zum Tagesgeschäft vom eigenen GMHL-Mitarbeiter:innen bewältigt werden können. Zusätzlich ist angedacht, dass der Bereich DOS bei der Modellierung der Prozesse beratend eingebunden wird.

Insgesamt ist damit die Umsetzung der organisatorischen Neuausrichtung des GMHL über die nächsten drei bis vier Jahre mit einem sehr hohen, aber temporären Umsetzungsaufwand verbunden. Zusätzlich erfordert die Umsetzung auch die Steigerung des Anteils höher eingestufter Stellen.

Wie in den Handlungsoptionen (s. Kapitel 8) beschrieben stellt lediglich die Option mit der konsequenten Umsetzung entwickelten Organisationsuntersuchung eine geeignete Grundlage für eine langfristige und zukunftsorientierte Verbesserung der Organisation dar.

11.2 Veränderungsbedarf und Maßnahmen

In Bezug auf die oben dargestellten Cluster der Roadmap sind im Folgenden die einzelnen Maßnahmen inhaltlich zusammengefasst beschrieben. Eine Übersicht mit allen Maßnahmen mit ergänzenden Informationen zu Verantwortlichkeiten, Priorisierung und Umsetzungshorizont ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Cluster 0: Übergreifend
Um die Effizienz und Effektivität der internen Prozesse zu steigern, sollten die Prozesse als Flussdiagramme modelliert und Prozesssteckbriefe sowie eine RACIS-Matrix erstellt werden. Dies beinhaltet auch die Überarbeitung, Aktualisierung und gegebenenfalls Reduzierung der internen Arbeitsanweisungen. Die Prozessmodellierung sollte in das GMHL-Prozesstool übertragen und dokumentiert werden. Es ist wichtig, die internen Entscheidungswege und Entscheidungskompetenzen zu überprüfen und anzupassen, einschließlich der Anpassung von Wertgrenzen und der Erhöhung der Entscheidungskompetenzen von Sachgebietsleitungen und Projektleitungen. Zudem sollten Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung entwickelt werden, um Auslastungsspitzen, Lücken und Priorisierungen besser zu managen. Schließlich sollte ein Konzept für eine Fachkarriere für Ingenieur:innen, Techniker:innen, Meister:innen und Haustechniker:innen erstellt werden.

Cluster 1: Digitalisierung und Transparenz
Die geplanten Maßnahmen umfassen mehrere Schritte, um die Systemlandschaft und die Instandhaltungsaufgaben zu verbessern. Zunächst sollte die zukünftige Systemlandschaft erarbeitet und die Zukunftsfähigkeit von LuGM kritisch geprüft werden. Bei Beibehaltung des bestehenden Systems ist LuGM systemseitig für die Instandhaltungsaufgaben zu ertüchtigen, einschließlich des Zugriffs von mobilen Endgeräten und der Integration der Hausmeister:innentätigkeiten. Die Entwicklung eines Datenmodells inklusive der Prüfung vorhandener Daten stellt eine wesentliche Maßnahme für die Pilotierung und Ausschreibung einer ganzheitlichen Immobilienbestandsaufnahme dar. Die Instandhaltungsplanung ist über LuGM beziehungsweise über eine neue Anwendung aufzusetzen, wobei Wartungs- und Prüfzyklen definiert, letzte Wartungen hinterlegt und Zuständigkeiten festgelegt werden. Die Implementierung eines Ticketsystems ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, um die Interaktion zwischen Nutzenden und dem GMHL und die zeitnahe Abarbeitung von Meldungen sicherzustellen. Eine telefonische Servicezentrale

ist innerhalb des GMHL zu besetzen, welche Bedarfe erfasst, die nicht im Ticketsystem gemeldet werden und Zuständigkeiten für sämtliche Tickets definiert. Ein Dokumentenmanagementsystem, auch bekannt als Gebäude-E-Akte, ist eine weitere Maßnahme zur Unterstützung der Digitalisierung der Abläufe. Für das kaufmännische und technische Bauprojektcontrolling sowie die Bauprojektsteuerung ist die Auswahl und Implementierung notwendig. Schließlich sollte ein Berichtswesen für das GMHL insgesamt sowie für die einzelnen Aufgabenschwerpunkte entwickelt werden, idealerweise einschließlich von Key Performances Indikatoren (KPI), um die Informationsbedarfe des GMHL und deren Nutzenden transparent bereitzustellen und die Steuerungsfähigkeit des GMHL zu verbessern.

Cluster 2: Stärkung Organisation Gebäudebetrieb
Die Umsetzung der neuen Organisation umfasst mehrere wichtige Maßnahmen. In einem ersten Schritt sollten die Stellenprofile für die neuen Rollenbilder finalisiert und die erforderlichen Angaben für die Stellenbewertungen nach TVöD ergänzt werden, einschließlich eines Vergleichs zu Marktdaten. Ergänzend sollte die Feinabstimmung der Ressourcenplanung für die Betriebsfunktionen erfolgen, insbesondere für Technische Objektmanager:in, Haustechniker:in und Hausmeister:in sowie Funktionen des Instandhaltungsmanagements. Dabei sind auch die Zuständigkeitsbereiche auf Sachgebiets- bzw. Gebäudeebene zu planen. Ein weiterer Schritt wird die Durchführung der Stellenbesetzung und die Integration der Hausmeister:innen in die Sachgebiete des Gebäudeservices sein, wobei hier die Voraussetzung vorliegen muss, dass die Stellen in der Haushaltsplanung 2025 genehmigt sind. Zudem werden Prozesse und das Zusammenarbeitsmodell mit allen anderen Sachgebieten für den Gebäudebetrieb erarbeitet und implementiert werden, darunter Störungsmanagement, Projekte im Bauunterhalt, Beschaffungen, Betreuung der Nutzenden und Betreiberpflichten. Ein Sachgebiet für Projekte im Bauunterhalt wird aufgebaut werden, welches das aktuelle Notfallprogramm vorantreiben und langfristig den planbaren Bauunterhalt betreiben wird. Ein Entwicklungsfahrplan für Mitarbeitende, die neue Aufgaben übernehmen, wird erarbeitet werden. Darüber hinaus ist geplant eine Beschaffungsstrategie mit Rahmenverträgen und etablierten Partnern für geplante sowie ungeplante Bedarfe zu entwickeln und umzusetzen. Die Eigenleistungstiefe wird durch den gezielten operativen Einsatz eigener Betriebshandwerker:innen und Haustechniker:innen optimiert werden. Perspektivisch könnten die Hausmeister:innenleistungen für sämtliche Gebäude der Hansestadt Lübeck übernommen werden, um die Schnittstellen zwischen Hausmeister:innen und dem **Technischen Gebäudemanagement** zu optimieren.

Cluster 3: Support Technisches Gebäudemanagement
Die Schaffung einer zentralen Organisationseinheit Support TGM ist erforderlich um, dieses Handlungsfeld umzusetzen. Eine eigene Funktion für das Projektcontrolling ist auszuformulieren und zu besetzen, um Projekte terminlich sowie finanziell übergeordnet darzustellen und einen Soll-Ist-Abgleich durchzuführen. Die Stelle des Portfolio-Managements ist aufzubauen, um Bedarfsveränderungen mit dem Immobilienbestand in Einklang zu bringen und eine Portfoliostrategie zu entwickeln sowie deren Umsetzung zu verfolgen. Ergänzend ist die Funktion eines BIM-Verantwortlichen einzurichten, um eine

BIM-Strategie zu entwickeln. Darüber hinaus sind Ansätze und Lösungen zu erarbeiten für ein ausreichendes Fördermittelscouting. Schließlich ist die Funktion für „Zukunftsthemen Bau und Innovations-Management“ aufzubauen.

Cluster 4: Anpassung Kaufmännisches Gebäudemanagement
Zunächst wird ein verbindlicher Budgetierungsprozess definiert werden, der die Ermittlung von Bedarfen, die Festlegung von Annahmen, die Beteiligten, Verantwortlichkeiten, Termine und den Freigabeprozess umfasst. Die IT-Schnittstelle zwischen CAFM und Mittelbewirtschaftungssystem ist zu harmonisieren und realisieren. Der Rechnungslaufprozess sollte überarbeitet und die internen Schnittstellen zwischen den Beteiligten seitens TGM und KGM optimiert werden. Ein Qualitätsmanagement-System ist aufzubauen und weiterzuentwickeln, einschließlich der Prozesse und der Bündelung von Verfahrensanweisungen. Eine Supportfunktion für Vergaben innerhalb des GMHL ist einzurichten. Darüber hinaus ist der Flächenanforderungs- und Flächenallokationsprozess auszugestalten, um ein proaktives Flächenmanagement zu gewährleisten. Steuerungs- und Transparenzkennzahlen inkl. Zielvorgaben sind zu definieren. Eine weitere Maßnahme beinhaltet die Ausformulierung der Aufgaben und Inhalte des Vertragsmanagements.

Cluster 5: Optimierung Planung und Bau
Die Entwicklung einer Systematik zur Initiierung und Priorisierung von Projekten, einschließlich der Schaffung von Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung ist aufzubauen. Für die Standardisierung der Projektabwicklung sowie die Optimierung des Projektmanagements ist geplant ein „Playbook Planung und Bau“ zu entwickeln. Der Gesamtprozess zwischen Bau und Betrieb wird optimiert werden, insbesondere die Schnittstelle zwischen Projekten im Bauunterhalt und Bauprojekten, die Dokumentenanforderungen, die Einbindung des Betriebs in die Bauphase und Inbetriebnahme sowie die Verzahnung der Projektleistung von Bau und Betrieb. Schließlich ist die Einführung eines professionelles Gewährleistungsmanagement Bestandteil dieses Handlungsfeld.

Cluster 6: Kommunikation und Change-Management
Die Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Mitarbeitendenzufriedenheit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Ein Konzept hierfür ist zu entwickeln. Von besonderer Bedeutung ist die Sicherstellung eines begleitenden Change-Managements während der Umsetzungsphase, um ein gemeinsames Wertesystem zu schaffen. Ebenso ist ein übergeordnetes Projektmanagement und Maßnahmen-Monitoring für die Umsetzungsphase zu etablieren. Das Marketingkonzept und der Intranet-Auftritt auf Basis der bereits definierten Maßnahmen ist im Hinblick auf eine verbesserte Kommunikation zu den Nutzenden zeitnah zu implementieren. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation sind die Einführung von Strategie- und Feedbackgespräche mit Nutzenden sowie die Anpassung und die Harmonisierung der internen Regelkommunikation, sowohl abteilungsintern als auch abteilungsübergreifend.

Cluster 7: Zukunftsthemen
Zu diesem Handlungsfeld gehören im Wesentlichen die Entwicklung und Umsetzung von drei strategischen Initiativen. Zum einen sollte eine Digitalisierungsstrategie für die verschiedenen Kernprozesse des GMHL erarbeitet und digitale Werkzeuge bereitgestellt werden. Zum anderen ist eine Nachhaltigkeitsstrategie zu entwickeln, die der Klimaneutralität und dem Klimanotstand Rechnung trägt. Darüber hinaus ist die Erarbeitung einer BIM-Strategie und Einführung von BIM-Standards geplant.

12 Fazit

Die Organisationsuntersuchung hat verschiedene strukturelle und organisatorische Defizite identifiziert, die die Leistungsfähigkeit der **Abteilung des Technischen Gebäudemanagement** und des GMHL insgesamt erheblich beeinträchtigen. Die bestehenden Strukturen und Prozesse im Gebäudemanagement sind oft veraltet und nicht ausreichend dokumentiert, was zu Ineffizienzen und Verzögerungen führt. Aufgrund der hohen Instandhaltungsrückstände und der intransparenten Gebäudeinformationen, verbunden mit zu knapp bemessenen Personalressourcen und Finanzmitteln besteht ein hohes Risiko bei der Wahrnehmung der Betreiberverantwortung. Neben zunehmenden Haftungsrisiken werden sich dadurch die Gebäudezustände weiterhin verschlechtern, mit der Folge von Ausfällen technischer Anlagen und drohenden Schließungen. Es besteht ein erheblicher Handlungsbedarf in der Digitalisierung und IT-Unterstützung, um die Effizienz und Transparenz zu verbessern. Zudem sind zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen notwendig, um den Instandhaltungsstau zu bewältigen und die Betreiberverantwortung umfassend wahrzunehmen.

Zusammenfassend hat die Organisationsuntersuchung die folgenden Erkenntnisse und Handlungsbedarfe aufgezeigt:

- Die bestehenden Strukturen und Prozesse weisen hohe Ineffizienzen auf, Prozesse sind oft veraltet und nicht ausreichend dokumentiert
- Häufige Prioritätsänderungen und erhebliche zeitliche Überlastungen beeinträchtigen den reibungslosen Ablauf der Prozesse im Tagesgeschäft
- Es besteht eine hohe Intransparenz in Bezug auf die GMHL-Zuständigkeiten, was zu Unzufriedenheit bei den Nutzenden innen führt
- Die Situation im Bereich der Betreiberverantwortung ist aufgrund einer stark unterdimensionierten Personalausstattung im Gebäudebetrieb und baulich kritischer Infrastruktur sehr bedenklich
- Unzureichende Transparenz und Datentiefe über Gebäudezustände und Flächendaten schränken die Steuerungsfähigkeit stark ein
- Es bestehen erhebliche Defizite in der Kostensteuerung und im Projektmanagement aufgrund eines fehlenden ganzheitlichen Controlling-Ansatzes

- Es besteht erheblicher Handlungsbedarf in der Digitalisierung und IT-Unterstützung, um die Effizienz und Transparenz im Gebäudemanagement zu verbessern. Eine Digitalisierung und Transformation des Immobilienmanagements sind entscheidend für die zukünftige Effizienz und Flexibilität
- Die Einführung eines Portfoliomanagements und eines Qualitätssicherungssystems ist notwendig, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden
- Die Organisation muss von einer deutlich höheren Ausrichtung an den Nutzenden geprägt sein
- Strategische Herausforderungen umfassen die Notwendigkeit einer übergreifenden Portfoliostrategie, die Digitalisierung von Prozessen und die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten im Immobilienmanagement
- Das GMHL benötigt dringend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen, um den bestehenden Instandhaltungsstau zu bewältigen und die Betreiberverantwortung umfassend wahrzunehmen
- Die personelle Stärkung des Betriebs ist als besondere Notwendigkeit hervorzuheben
- Der zusätzliche Stellenbedarf für das Zielbild 2029 beträgt 25 Kapazitäten, dies entspricht einem Personalzuwachs von 5,6 %
- Eine Digitalisierung und Transformation des Immobilienmanagements sind entscheidend für die zukünftige Effizienz und Flexibilität

13 Abkürzungsverzeichnis

- BGF Brutto-Grundfläche
- BIM Building Information Modelling
- BU Bauunterhalt
- CAFM Computer Aided Facility Management
- CSRD Corporate Social Responsibility
- ESG Environmental, Social and Governance
- ESRS European Sustainability Reporting Standard
- GEFMA German Facility Management Association
- GMHL Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck
- IGM Infrastrukturelles Gebäudemanagement
- KGM Kaufmännisches Gebäudemanagement
- KGSt Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement
- KPI Key Performance Indicator
- MuK Museen und Kultureinrichtungen
- TGM Technisches Gebäudemanagement
- TGA Technische Gebäudeausrüstung
- VZÄ Vollzeit Äquivalent

14 Anlagen

Anlage 1: Maßnahmenliste

Anlage 2: Ressourcendimensionierung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE ORGANISATIONSUNTERSUCHUNG GEBÄUDEMANAGEMENT DER HANSESTADT LÜBECK

26. MÄRZ 2025

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 0: ÜBERGEORDNET (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
0.1	Durchführung von internen und externen Stellenausschreibungen für die neuen Stellen	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Personal – DOS	A	1 Idee	2026	– Abhängig von Stellen-genehmigungen – Voraussetzung Stellengenehmigung in HH-Planung 2025 – Extern: Marktpreise
0.2	Inhaltliche Überleitung aktueller Stellenbeschreibungen auf neue Rollenbilder und Zuordnung der Rollen auf die Mitarbeiter: innen und vertiefende Ausarbeitung der Rollenbilder und Ableitung der Funktionsprofile bzw. Stellenbeschreibungen	– TGM, KGM, IGM	A	1 Idee	2025	– Abhängig von Anzahl Rollen und Stellen (Annahme ca. 20)
0.3	Klärung und Festlegung eindeutiger Stellvertreter Regelungen	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Personal – DOS	B	1 Idee	2025	
0.4	Verschlankung von Gremienabläufen (Anfrage, Klärung, Freigabe)	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Haushalt und Steuerung	B	1 Idee	2025	– Abhängig von Anzahl Gremien

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

244 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 0: ÜBERGEORDNET (2/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung		Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
0.5	Prozessmodellierung als Flussdiagramme inkl. Erstellung Prozesssteckbriefe und RACIS Matrix inkl. Überarbeitung, Aktualisierung und ggfs. Reduzierung der internen Arbeitsanweisungen		– TGM, KGM, IGM – DOS – Vertreter Fachbereiche	A	1 Idee	2025	– Erarbeitung im Abgleich mit Portfoliostrategie – Klärung Anzahl relevanter Arbeitsanweisungen
0.6	Übertragung und Dokumentation Prozessmodellierung in GMHL-Prozesstool		– TGM, KGM, IGM – DOS	A	1 Idee	2025	
0.7	Review interne Entscheidungswege und Entscheidungskompetenzen (Anpassung Wertgrenzen, Erhöhung Entscheidungskompetenzen von Sachgebietsleiter:innen und Projektleiter: innen)		– TGM, KGM, IGM	A	1 Idee	2025	
0.8	Schaffung von Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung (Auslastungsspitzen, Lücken, Priorisierung)		– TGM, KGM	C	1 Idee	2025 – 2026	– Start über Informations-veranstaltung
0.9	Konzept einer Fachkarriere für Ingenieure, Techniker, Meister, Haustechniker		– TGM – KGM – FB 1 Personal	B	1 Idee	2025	– Entwicklungskonzept liegt bereits vor

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

245 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 1: DIGITALISIERUNG UND TRANSPARENZ (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung		Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
1.1	Erarbeitung der zukünftigen Systemlandschaft und kritische Prüfung der Zukunft von LuGM beim GMHL		– TGM Gebäudebetrieb – KGM Zentrale Service	A	1 Idee	2025	
1.2	Systemseitige Ertüchtigung von LuGM für die Instandhaltungsaufgaben (inkl. Zugriff von mobilen Endgeräten und der Integration der Hausmeistertätigkeiten)		– TGM Gebäudebetrieb – KGM Zentrale Service	A	1 Idee	2025	– Je nach Anpassungs-bedarf sind Kosten des Software-anbieters zu erwarten
1.3	Entwicklung eines Datenmodells (inkl. Prüfung vorhandener Daten) für eine Immobilienbestandaufnahme inklusive einer Pilotierung		– TGM Gebäudebetrieb – KGM Zentrale Service	A	1 Idee	2025	
1.4	Ausschreibung und Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme		– TGM Gebäudebetrieb – TGM Support – KGM Zentrale Service	A	1 Idee	2025 – 2026	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

246 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 1: DIGITALISIERUNG UND TRANSPARENZ (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung		Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
1.5	Aufsetzen der Instandhaltungsplanung in LuGM (Definition von Wartungs- & Prüfzyklen, Hinterlegung letzter Wartungen, Definition von Zuständigkeiten etc.)		– TGM Gebäudebetrieb – KGM Zentrale Service	A	1 Idee	2025 – 2026	
1.6	Implementierung eines Ticketsystems für die Interaktion zwischen Nutzern und dem GMHL		– TGM Gebäudebetrieb – KGM Zentrale Service – DOS?	A	1 Idee	2025 – 2026	
1.7	Besetzung einer telefonischen Servicezentrale des GMHL, welche Bedarfe, die nicht im Ticketsystem gemeldet werden erfasst und für sämtliche Tickets Zuständigkeiten definiert		– TGM Support – KGM Nutzer- und Flächenmanagement	A	1 Idee	2026	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

247 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 1: DIGITALISIERUNG UND TRANSPARENZ (2/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
1.8	Einführung eines Dokumentenmanagementsystems (Stichwort Gebäude-E-Akte)	– TGM Support – KGM Zentrale Service – DOS	A	1 Idee	2026 – 2027	
1.9	Einführung Projektsoftware für das kaufmännische und technische Bauprojektcontrolling sowie die Bauprojektsteuerung	– TGM Projektcontrolling – TGM Bauprojekt-management – TGM TGA – KGM Zentrale Service – DOS	A	1 Idee	2026 – 2027	– Einmalige sowie laufende Kosten des Softwareanbieters zu berücksichtigen
1.10	Entwicklung eines Berichtswesens für das GMHL als Gesamtorganisation sowie für die einzelnen Aufgabenschwerpunkte (idealerweis inkl. KPIs)	– Bereichsleitung – Abteilungsleitungen – Sachgebietsleitungen	A	1 Idee	2026	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

248 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 2: STÄRKUNG ORGANISATION GEBÄUDEBETRIEB (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
2.1	Finalisierung der Stellenprofile und Ergänzung erforderlicher Angaben für die Stellenbewertungen nach TVöD (inklusive Vergleich zu Marktdaten)	– Leitung TGM – KGM Personalwesen – Personalrat?	A	1 Idee	2025	
2.2	Feinabstimmung der Ressourcenplanung für die Betriebsfunktionen (insb. Technische Objektmanager:in, Haustechniker:in und Hausmeister:in sowie Funktionen des Instandhaltungs-managment) und Planung der Zuständigkeitsbereiche auf der Gruppen- bzw. Gebäudeebene	– TGM Gebäudebetrieb	A	1 Idee	2025	
2.3	Durchführung der Stellenbesetzung und Integration der Hausmeister in die drei Gruppen des Gebäudebetriebs	– Leitung TGM – Leitung Gebäudebetrieb – KGM Personalwesen	A	1 Idee	2026	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

249 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 2: STÄRKUNG ORGANISATION GEBÄUDEBETRIEB (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
2.4	Erarbeitung und Implementierung von Prozessen für den Gebäudebetrieb (Störungsmanagement, Projekte im Bauunterhalt, Beschaffungen, Nutzerbetreuung, Betreiberpflichten) und die Zusammenarbeit mit anderen Sachgebieten	– Leitung TGM – Leitung Gebäudebetrieb – DOS?	A	1 Idee	2025	
2.5	Aufbau eines Sachgebiets für Projekte im Bauunterhalt, welches das aktuelle Notfallprogramm vorantreibt und langfristig den planbaren Bauunterhalt betreibt	– Leitung TGM – Leitung Gebäudebetrieb	A	1 Idee	2025	
2.6	Nachschärfung der Ressourcenbewertung inkl. Grobindikation der neuen Personalkosten in Anlehnung an TVöD	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Personal	A	1 Idee	2025	– Abgleich mit Benchmarks

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

250 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 2: STÄRKUNG ORGANISATION GEBÄUDEBETRIEB (2/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
2.7	Erarbeitung eines Entwicklungsfahrplans für Mitarbeitende die neuen Aufgaben übernehmen (Bedarfsabhängig)	– Leitung TGM	B	1 Idee	2026	
2.8	Entwicklung und Umsetzung einer Beschaffungsstrategie mit Rahmenverträgen und etablierten Partnern für geplante sowie ungeplante Bedarfe	– KGM Beschaffungsmanagement – TGM TGA – KGM Beschaffung	B	1 Idee	2025 – 2026	
2.9	Optimierung der Eigenleistungstiefe durch den gezielten operativen Einsatz eigener Betriebshandwerker und Haustechniker	– TGM Projektcontrolling – KGM Zentrale Service	C	1 Idee	2026	– Wichtig, jedoch aufgrund der anderen Themen vorerst hintenangestellt.
2.10	Übernahme von Hausmeisterleistungen für sämtliche Gebäude der HL, um auch dort die Schnittstellen zwischen Hausmeistern und dem technischen Gebäudemanagement zu optimieren	– TGM Gebäudebetrieb – Nutzer	C	1 Idee	2026	– Sinnvoll, jedoch aufgrund der anderen Themen vorerst hintenangestellt.

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

251 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 3: SUPPORT TGM (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
3.1	Ausformulierung und Besetzung der Stelle des Projektcontrollings, welche Projekte terminliche sowie finanziell übergeordnet Darstellung und einen Soll-Ist-Abgleich durchführt	– Leitung TGM	C	1 Idee	2026	– Inkl. Aufbau Berichtswesen und Definition von Key Performance Indikatoren (KPI)
3.2	Gestaltung und Besetzung der Stelle des Portfolio Management, welche Bedarfsveränderungen mit dem Immobilienbestand übereinbringt und eine Portfoliostrategie entwickelt sowie deren Umsetzung verfolgt	– Bereichsleitung – Leitung TGM	C	1 Idee	2026	
3.3	Besetzung der Stelle des BIM-Verantwortlichen im GMHL zur Entwicklung und Verfolgung der geforderten BIM-Strategie	– Leitung TGM – TGM Bauprojekt-management – TGM TGA	C	1 Idee	2027	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

252 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 3: SUPPORT TGM (2/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
3.4	Findung einer Lösung für ein ausreichendes Fördermittelscouting im GMHL	– Bereichsleitung – Leitung TGM	C	1 Idee	2026	
3.5	Gestaltung der Stelle für „Zukunftsthemen Bau und Innovations-Management“ und Besetzung der Stelle		D	1 Idee	2028	
3.6	Erarbeitung übergeordnete Portfolio- und Immobilien-Strategie	– TGM, KGM – Vertreter Fachbereiche	B	1 Idee	2025	– Start über Informations-veranstaltung

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

253 von 708 in Zusammenstellung

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 4: ANPASSUNG KGM (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
4.1	Definition eines verbindlichen Budgetierungsprozess in Bezug auf: Ermittlung Bedarfe, Festlegung von Annahmen (statt Fortschreibung), Beteiligte, Verantwortlichkeiten, Termine, Freigabeprozess	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – Fachbreichscontrolling FB 1- 5 – DOS	A	1 Idee	2025	– Bearbeitung über Sprints und Workshops – Abgleich mit Notfallprogramm
4.2	Harmonisierung und Realisierung der IT-Schnittstelle LuGM und ERP-System	– TGM, KGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – DOS	C	1 Idee	2025	– Klärung ERP-System – Klärung Weiterführung LuGM – Bearbeitung über Sprints und Workshops
4.3	Überarbeitung des Rechnungslaufprozesses und Optimierung der internen Schnittstellen zwischen den Beteiligten seitens TGM und KGM	– TGM, KGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – DOS	B	1 Idee	2025	– Berücksichtigung „Einführung E-Rechnung“ – Prozess in Ansätzen schon optimiert

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

254 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 4: ANPASSUNG KGM (2/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
4.4	Aufbau / Weiterentwicklung Qualitätsmanagement-System inkl. Prozesse und Bündelung Verfahrensanweisungen	– TGM, KGM, IGM – DOS – FB 5	C	1 Idee	2025	– Bearbeitung aktuell durch Abteilung 1 – Aufbau der QMS-Grundstruktur – Entwicklung der QM-Dokumentation – Klärung Zertifizierung
4.5	Einrichtung einer Supportfunktion für Vergaben innerhalb GMHL	– TGM, KGM, IGM – DOS – Submissionsstelle	B	1 Idee	2026	– Bearbeitung über Sprints und Workshops
4.6	Review und Optimierung Flächenanforderungs- und Flächenallokationsprozess (proaktives Flächenmanagement)	– TGM, KGM – DOS	B	1 Idee	2025	– Bearbeitung über Sprints und Workshops
4.7	Einführung von Steuerungs- und Transparenz Kennzahlen und Definition von Zielvorgaben (Definition Datenbasis, Datenmodell)	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – FB 5 Fachbereichscontrolling	B	1 Idee	2025	– Bearbeitung über Sprints und Workshops
4.8	Ausformulierung Inhalte und Aufgaben Vertragsmanagement	– TGM, KGM	B	1 Idee	2025	– Beauftragung – Preisanpassungen – Gleitklauseln – Preiskatalog

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

255 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 5: OPTIMIERUNG PLANUNG UND BAU (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
5.1	Erarbeitung einer Systematik zur Initiierung und Priorisierung von Projekten inkl. Schaffung von Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung	– TGM Planung und Bau – TGM Gebäudebetrieb – KGM	B	1 Idee	2025	
5.2	Standardisierung in der Projektabwicklung und Optimierung Projektmanagement (Playbook „Planung und Bau“)	– TGM Planung und Bau – TGM Gebäudebetrieb – KGM – DOS	B	1 Idee	2025	
5.3	Optimierung des Gesamtprozesses zwischen Bau und Betrieb (Schnittstelle Projekte-Bauunterhalt zu Bauprojekten, Dokumentenanforderungen, Einbindung Betrieb in Bauphase und Inbetriebnahme, Verzahnung Teilprojektleistungen Bau und Betrieb)	– TGM Planung und Bau – TGM Gebäudebetrieb – KGM – DOS	C	1 Idee	2025	– In Bearbeitung – Evtl. nachschärfen
5.4	Einführung eines professionellen Gewährleistungsmanagement	– TGM Planung und Bau – TGM Gebäudebetrieb	B	1 Idee	2025	– Berücksichtigung bestehende Unterlagen GMHL

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

256 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 6: KOMMUNIKATION UND CHANGE-MANAGEMENT (1/1)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
6.1	Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Personal – DOS	A	1 Idee	2025	
6.2	Begleitendes Change-Management für die Umsetzungsphase und Schaffung gemeinsames Wertesystem	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Personal – DOS	A	1 Idee	2025	
6.3	Übergeordnetes Projektmanagement und Maßnahmen Monitoring für die Umsetzungsphase	– TGM, KGM – DOS	A	1 Idee	2025	
6.4	Marketingkonzept und Intranet Auftritt für die Kundenkommunikation	– TGM, KGM, IGM – Unternehmens-kommunikation / Marketing	B	1 Idee	2025	– ohne IT-Leistungen – Inhalte wurden bereits erarbeitet
6.5	Strategie- und Feedbackgespräche mit Kunden aufsetzen	– TGM – Vertreter Fachbereiche	B	1 Idee	2025	– Start über Informations-veranstaltung
6.6	Aufbau, Anpassung, Harmonisierung interne Regelkommunikation (Abteilungsintern und Abteilungsübergreifend)	– TGM, KGM, IGM – Vertreter Fachbereiche	B	1 Idee	2025	

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

257 von 708 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 7: ZUKUNFTSTHEMEN (1/1)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
7.1	Erarbeitung einer Digitalisierungsstrategie für die verschiedenen Kernprozesse des GMHL und Bereitstellung digitale "Werkzeuge"	– TGM, KGM, IGM – DOS	A	1 Idee	2025	
7.2	Erarbeitung Nachhaltigkeitsstrategie (Klimaneutralität / Klimanotstand)	– TGM, KGM, IGM – FB Vertreter Nachhaltigkeit (klimaleitstelle)	A	1 Idee	2025	
7.3	Erarbeitung BIM Strategie und Einführung BIM Standards	– TGM – FB 5	B	1 Idee	2025	– ohne IT-Leistungen

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

258 von 708 in Zusammenstellung

Rolle	Stellenplan 2025	Zielorganisation 2026	Zielorganisation 2029	Anmerkung
Sachgebietsleitung TGM-Support	-	1,00	1,00	
Projektcontrolling	-	1,00	1,00	
Portfolio Manager:in	-	1,00	1,00	
Fördermittelscouting	-	1,00	1,00	
Zukunft-Bau und Innovationsmanagement	-	1,00	1,00	
BIM Strategie und Management	-	1,00	1,00	
Sachgebietsleitung Projektmanagement	2,00	3,00	3,00	
Abteilungsleitung Gebäudebetrieb	-	1,00	1,00	
Projekte Bauunterhalt	2,00	3,00	6,00	
Taskforce Notfallprogramm	-	3,00	-	*Annahme: Auflösung Taskforce in 2029 und Überführung der Mitarbeiter:innen in Projekte Bauunterhalt*
Technische:r Objektmanager:in	-	15,00	15,00	
Haustechniker:in	20,00	37,00	37,00	
Hausmeister:in	97,00	77,00	64,00	
Hausmeister:in-Pool	-	8,00	6,00	
Helpdesk / Stammdaten	-	3,00	3,00	
Finanzen/Baukostencontrolling	3,00	5,00	3,00	
Kaufm. Sachbearbeitung	7,50	9,50	7,50	
Beschaffung	-	2,00	2,00	
Qualitätsmanagement	-	1,00	1,00	
Büroservice	4,00	6,00	6,00	
Summe	**447,00**	**491,00**	**472,00**	
Veränderung zum Status quo		44,00	25,00	

Hinweis:
1.) Eine detaillierte Erläuterung der Personalentwicklung ist dem Abschlussbericht und insbesondere Kapitel 10 zu entnehmen.
2.) Sämtliche Angaben in der Tabelle sind als Vollzeitäquival (VZÄ).
2.) Darstellungen im IGM und KGM beruhen auf den aktuellen Strukturen und Teambezeichnungen (Stand 01/2025), Veränderungen des Ressourcenbedarfs im IGM werden in einem zeitversetzt laufenden Projekt "Entwicklungsbericht Reinigung" erarbeitet.
3.) Die Optimierung im Bereich der Hausmeister stellen eine Prognose da, die sukzessive entsprechend der inhaltlichen Aufgabenveränderungen sowie altersbedingerten Austritten an die Werte des KGSt angeglichen werden.

Anlage 2 Fahrplan sukzessive Stellenplanveränderungen

Auf Grundlage der Anlage 2 Ressourcendimensionierung des Abschlussberichtes wurde der nachfolgende Fahrplan für eine sukzessive Stellenplanveränderung entsprechend der Umsetzungsstrategie des Bereichs GMHL entwickelt.

Jahr	VZÄ
2026	**21**
Abteilungsleitung Gebäudebetrieb	1
Haustechniker:in	7
Ingenieur:in Projekte Bauunterhalt	1
Ingenieur:in Taskforce Notfallprogramme	3
Sachgebietsleitung Projektmanagement	1
SB Helpdesk/Stammdatenpflege	3
technische Objektmanager:in	5
2027	**16**
Hausmeister:in-Pool	8
Haustechniker:in	10
käufmännische SB	2
Sachgebietsleitung TGM-Support	1
SB Büroservice	2
SB Finanzen/ Baukostencontrolling	2
SB Projektcontrolling	1
technische Objektmanager:in	10
Stellenabbau Hausmeister:innen[1]	- 20
2028	**7**
BIM Strategie und Management	1
Fördermittelscouting	1
Portfolio Manager:in	1
Qualitätsmanagement	1
SB Beschaffung	2
Zukunft-Bau und Innovationsmanagement	1
2029	**- 19**
Stellenabbau durch Effizienzsteigerung[2]	- 19
Gesamtergebnis	**25**

[1] Die Ressourcendimensionierung (Anlage 2 Abschlussbericht) sieht eine Entwicklung von 20 Hausmeister:innen zu Haustechniker:innen in 2026 vor. Voraussichtlich sind in 2026 die Personalentwicklungen durchzuführen und eine Umsetzung in 2027 realisierbar. Die 20 VZÄ sind im Stellenplan somit künftig wegfallend.

[2] Durch Effizienzsteigerungen erfolgt eine sozialverträgliche Verschlankung um 19 VZÄ im Zielbild 2029. Dies wird durch 16 geplante Austritte bis 2029 auf Grund von Erreichen der Altersgrenze sowie einer durchschnittlichen Personalfluktuation gewährleistet. Die Planstellen sind mit einem kw-Vermerk zu versehen.

Hansestadt LÜBECK



Organisationsuntersuchung 5.651.1 Technisches Gebäudemanagement

Abschlussbericht

1. Projektauftrag und –verlauf
2. Ergebnis
3. Ressourcen
4. Umsetzungsempfehlung
5. Fragen und Feedback
6. FAQ

AGENDA

262 von 708 in Zusammenstellung

Gebäudemanagement der HL

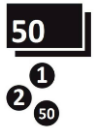
Zahlen, Daten, Fakten



- 900 Gebäude
- 830.000 m² Bruttogrundfläche
- Wiederbeschaffungs-wert von 3,5 Mrd. €



- 447 Vollzeitäquivalente



2025

- 17,5 Mio. €
- konsumtives Urbudget
- 17,2 Mio. €
- investives Urbudget mit deutlicher Aufstockung gem. VO/2024/13494-12

263 von 708 in Zusammenstellung

Projektauftrag und -verlauf

264 von 708 in Zusammenstellung

Projektauftrag

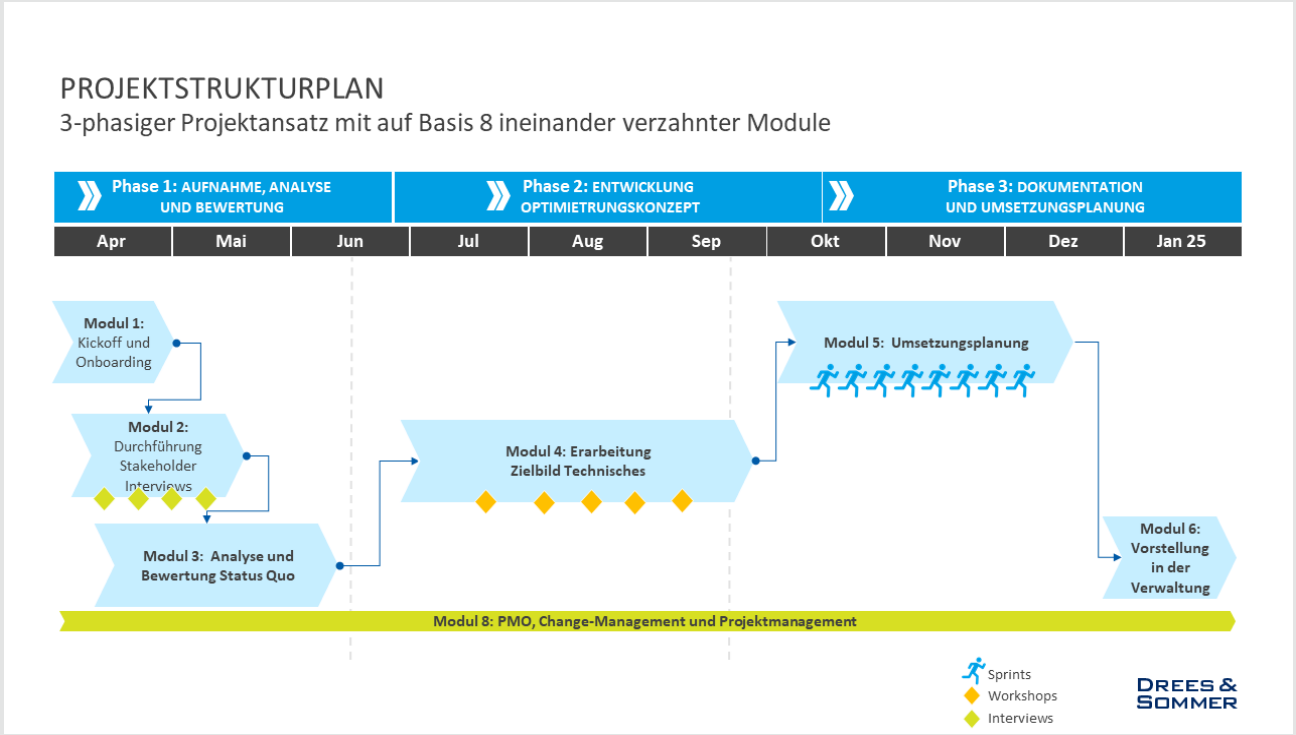
VO/2022/11299-03 Haushaltsbegleitbeschluss

„Der Bereich für Instandsetzung / Sanierung / Neubau ist in seiner Organisationsstruktur zu prüfen.
Ziel ist es, Optimierungspotentiale zu identifizieren und anschließend zu beheben.“

Beauftragung des externen Beratungsunternehmens Drees & Sommer SE im April 2024 (VO/2024/13072).

265 von 708 in Zusammenstellung

Projektstrukturplan



Beteiligte

- 1.103 DOS
- Personalrat FB 5
- Fachbereichsdienste/-controlling
- Mitarbeiter:innen des GMHL
- Nutzer:innen

Formate

- Workshops
- Informationsveranstaltungen
- Interviews
- Hospitationen
- Online-Umfrage
- Besprechungen

266 von 708 in Zusammenstellung

Ergebnis

267 von 708 in Zusammenstellung

Ausgangslage

Status-quo

- Über die letzten Jahre weiterhin **stark zunehmender Instandhaltungsstau** mit der Notwendigkeit für Notfallplan
- Zunahme von **Außerbetriebnahmen und (Teil-)Sperrungen** mit der Folge von Nutzungseinschränkungen
- **Prekäre finanzielle Verhältnisse** aufgrund unzureichend bereitgestellter Mittel
- **Keine ausreichenden Kompetenzen und Ressourcen** zur Wahrnehmung der übertragenen Betreiberpflichten
- **Mangelnde Transparenz** über Objektdaten und Gebäudezustände und fehlende digitale Objektdokumentation
- **Fehlende digitale Systeme** bei der Annahme und Abarbeitung von Nutzerbedarfen sowie Immobilienaufgaben
- **Fehlende Anpassung des Personalbedarfs** an die erforderlichen Aufgaben und Anforderungen
- Sehr **hoher Anteil von nutzerspezifische Hausmeistertätigkeiten** (liegt aktuell über den vereinbarten 20%)
- Starke **Unzufriedenheit** seitens der **Nutzenden mit Kommunikation, Transparenz und Umsetzungsgeschwindigkeit**
- Hohe **Krankenstände und Demotivation** der Mitarbeiter:innen
- Hoher **administrativer Arbeitsaufwand** insbesondere bei den **Führungskräften**
- Kein **einheitliches Prozessverständnis** mit unklaren Schnittstellen, Rollen und Verantwortlichkeiten

268 von 708 in Zusammenstellung

Handlungsoptionen

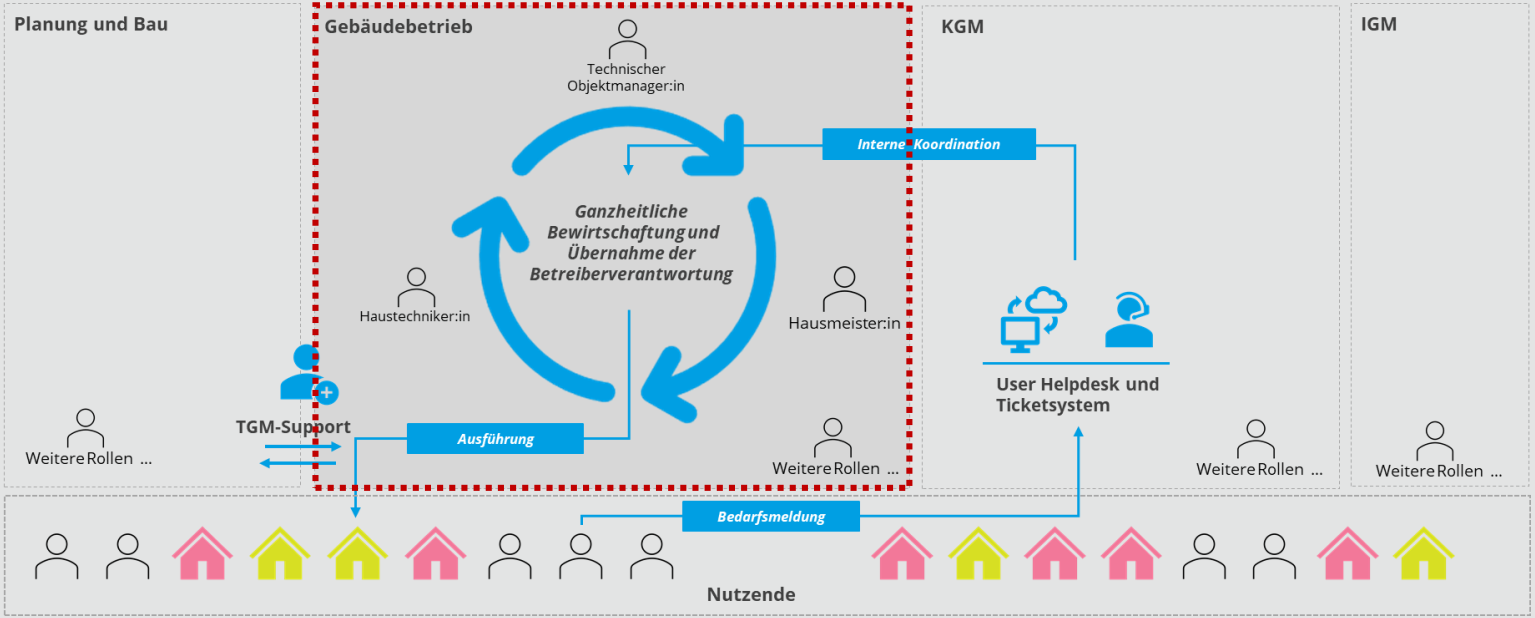
Favorisierte Option

„Weiter wie bisher bisher“ – Status quo beibehalten	„Mehr Personal in aktuellen Strukturen“ – Problembehandlung nur durch zusätzliche Ressourcen	„Neu aufgestellt“ – Stärkung Gebäudebetrieb und Nutzendenschnittstelle
Das GMHL setzt die bestehende Organisation unverändert fort. Es werden keine grundlegenden strukturellen oder personellen Änderungen vorgenommen und die Prozesse sowie Strukturen bleiben wie bisher bestehen.	Das GMHL erhöht die personellen Ressourcen in den bestehenden Organisationsstrukturen, um bestehende Engpässe zu beheben und die Arbeitssituation zu entlasten. Diese Maßnahme erfolgt ohne grundlegende Änderung der bestehenden Organisation.	Das GMHL passt die Prozesse und Strukturen entsprechend der Analyseergebnisse an. Dies erfordert eine initiale Mittel- und Ressourcenbereitstellung sowie eine konsequente Umsetzungsstrategie.

269 von 708 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

Zielbild



270 von 708 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

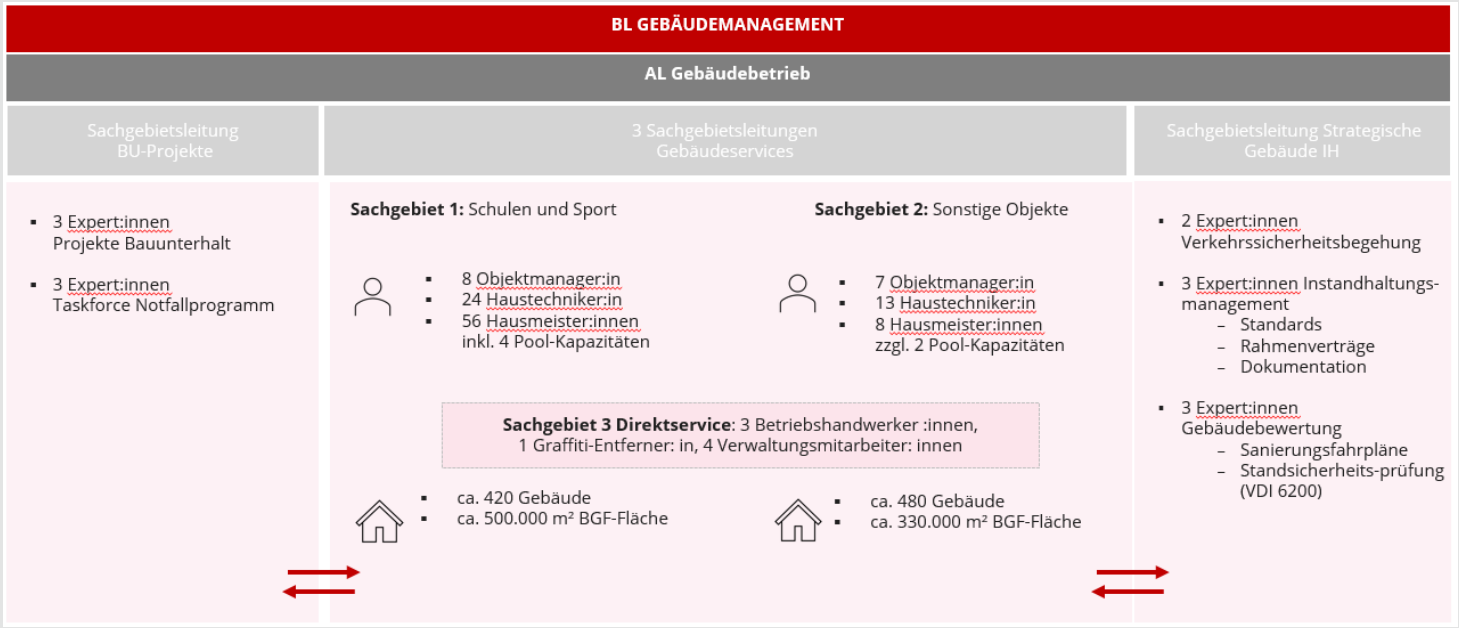
Kernaspekte

- Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb zur Wahrnehmung sämtlicher Aufgaben für die reguläre Gebäudebewirtschaftung inklusive kleinerer Instandhaltungsmaßnahmen und –projekte
- Schaffen von neuen Funktionen (z.B. Technische Objektmanager:in) sowie Integration der Hausmeisterdienste zur lückenlosen Wahrnehmung der Betreiberverantwortung und Erhöhung der Eigenleistungstiefe
- Ausrichtung der Gebäudebewirtschaftung entlang der Struktur und Bedarfe der Nutzenden in Form von Nutzendenclustern
- Etablierung der Taskforce Notfallprogramm zur Abarbeitung des Instandhaltungsstaus

271 von 708 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

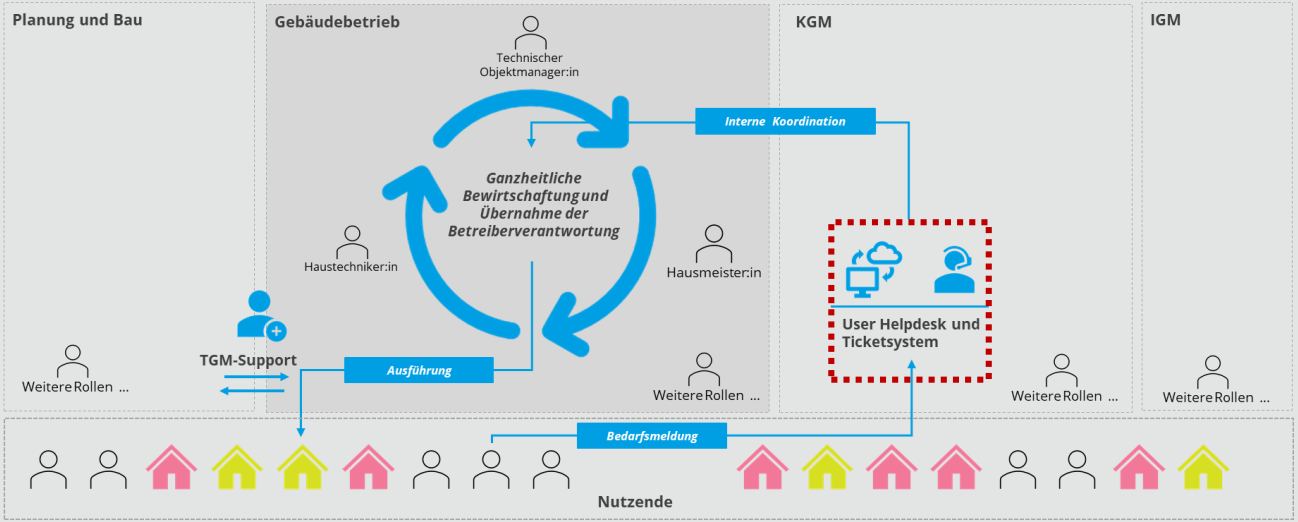
Organisation



272 von 708 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

Zielbild



273 von 708 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

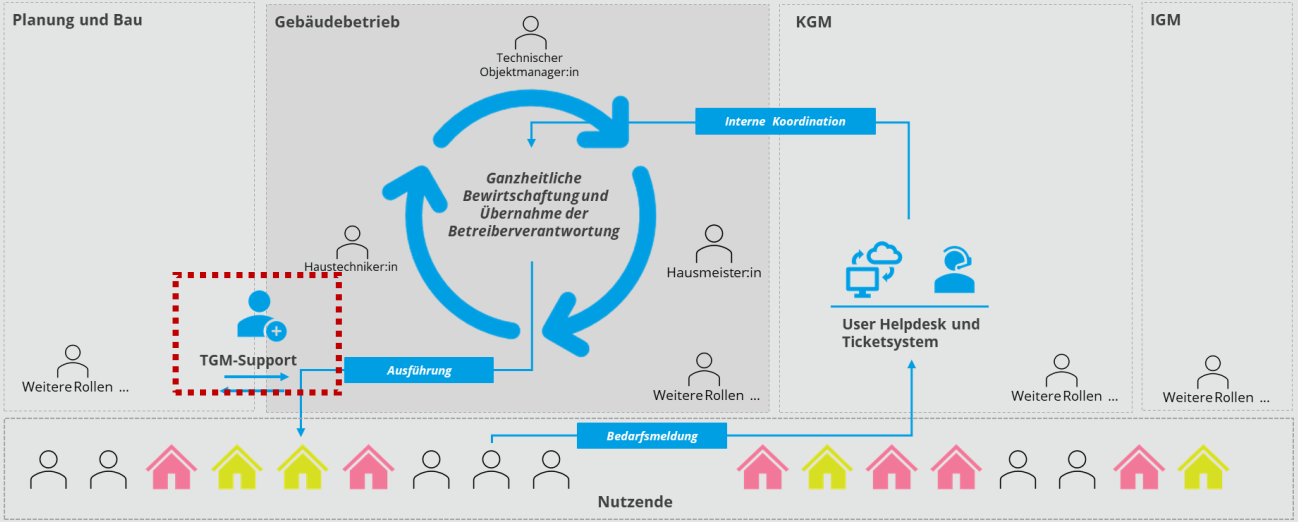
Kernaspekte

- Aufbau eines Single-Point-of-Contact durch die Funktion der Technischen Objektmanager:innen
- Strukturierte und effiziente Bearbeitung von Anfragen durch Aufbau eines User-Helpdesk
- Transparente Nachverfolgung von Anfragen und Meldungen durch Implementierung eines Ticketsystems
- Ressourcenplanung durch Analyse der eingehenden Tickets
- Etablierung von regelmäßigen Feedbackgesprächen

274 von 708 in Zusammenstellung

Schaffung von Supportfunktionen

Zielbild



275 von 708 in Zusammenstellung

Schaffung von Supportfunktionen

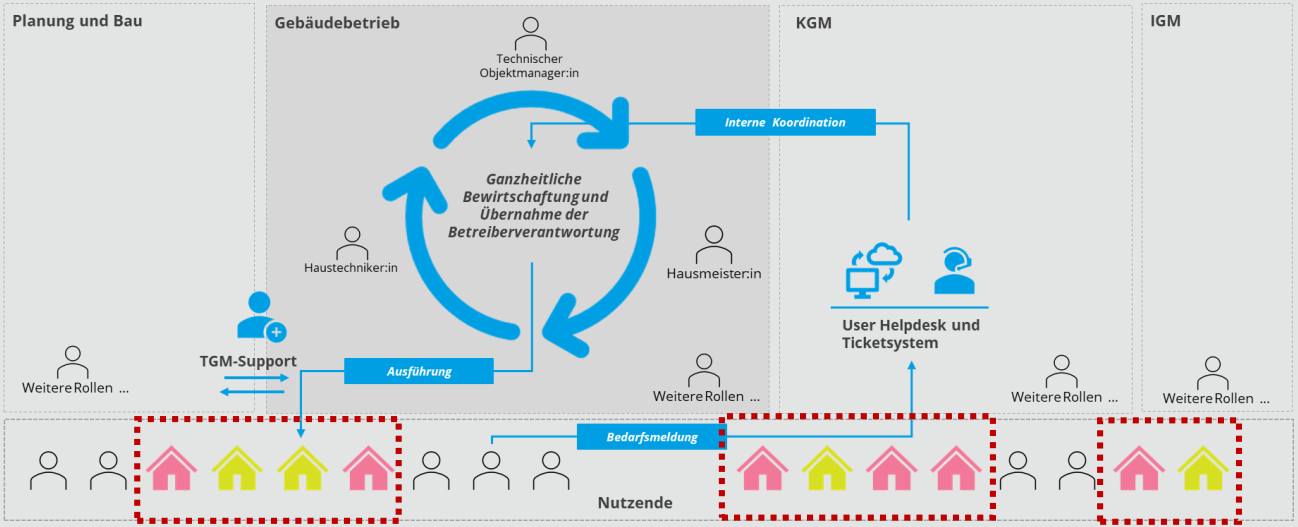
Kernaspekte

- Aufbau des Sachgebiets TGM-Support (TGM=Technisches Gebäudemanagement) in der Abteilung Planung und Bau
- Schaffung von neuen Funktionen zur Übernahme übergreifender, unterstützender Aufgaben (z.B. Projektcontrolling, Portfolio-Management, Fördermittelscouting)
- Entlastung der operativen Ebene durch Übernahme administrativer Aufgaben
- Unterstützung der Führungskräfte in der strategischen Aufgabenwahrnehmung

276 von 708 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

Zielbild



27 von 708 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

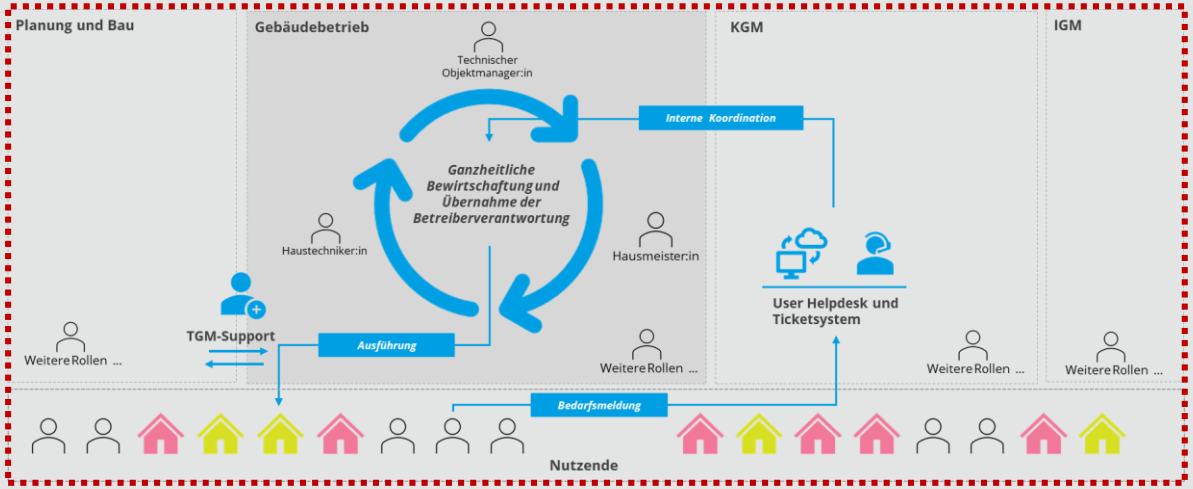
Kernaspekte

- Durchführung einer ganzheitlichen Immobilienbestandsaufnahme
- Schaffen von Funktionen zur fortlaufenden Pflege der Gebäude-Stammdaten im CAFM-System (CAFM=Computer-Aided-Facility-Management)
- Weiterentwicklung des CAFM-Systems

278 von 708 in Zusammenstellung

Optimierung interner Prozesse

Zielbild



279 von 708 in Zusammenstellung

Optimierung interner Prozesse

Kernaspekte

- Orientierung des Prozessmodells am Lebenszyklusansatz eines Gebäudes (**Planen**, **Bauen** und **Betreiben**)
- Analyse der Schnittstellen und Synergieeffekte der Abteilungen
- Überprüfung der Entscheidungswege und -kompetenzen

280 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcen

281 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcendimensionierung

Personal

2026

Funktion	VZÄ
Abteilungsleitung Gebäudebetrieb	1
Haustechniker:in	7
Ingenieur:in Projekte Bauunterhalt	1
Ingenieur:in Taskforce Notfallprogramme	3
Sachgebietsleitung Projektmanagement	1
SB Helpdesk/Stammdatenpflege	3
Technische Objektmanager:in	5
	21

2027

Funktion	VZÄ
Hausmeister:in-Pool	8
Haustechniker:in	10
käufmännische SB	2
Sachgebietsleitung TGM-Support	1
SB Büroservice	2
SB Finanzen/ Baukostencontrolling	2
SB Projektcontrolling	1
Technische Objektmanager:in	10
Stellenabbau Hausmeister:innen durch Personalentwicklung	- 20
	16

282 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcendimensionierung

Personal

2028

Funktion	VZÄ
BIM Strategie und Management	1
Fördermittelscouting	1
Portfolio Manager:in	1
Qualitätsmanagement	1
SB Beschaffung	2
Zukunft-Bau und Innovationsmanagement	1
	7

2029

Funktion	VZÄ
Stellenabbau durch Effizienssteigerung	- 19

In Summe wird eine Stellenmehrung von 25 VZÄ prognostiziert.

283 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcendimensionierung

Kernmaßnahmen

Maßnahme	Zeitraum	Aufwand
Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme	2026 – 2027	1.000.000 €
Implementierung eines Ticketsystems	2026	150.000 €
Modellierung der Geschäftsprozesse	2026 – 2028	150.000 €
Change-Management für die Umsetzungsbegleitung	2026 – 2029	100.000 €
Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung	2026 – 2029	200.00 €

284 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcendimensionierung

Kernmaßnahmen

2026

Maßnahme	€
Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme	500.000
Implementierung Ticketsystem inkl. Software	150.000
Externe Unterstützung bei der Modellierung von Geschäftsprozessen	50.000
Implementierung Change-Management	25.000
Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung	50.000
Summe	775.000

2027

Maßnahme	€
Durchführung der Immobilienbestandsaufnahme	500.000
Externe Unterstützung bei der Modellierung von Geschäftsprozessen	50.000
Implementierung Change-Management	25.000
Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung	50.000
Summe	625.000

Ressourcendimensionierung

Kernmaßnahmen

2028

Maßnahme	€
Externe Unterstützung bei der Modellierung von Geschäftsprozessen	50.000
Implementierung Change-Management	25.000
Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung	50.000
Summe	125.000

2029

Maßnahme	€
Implementierung Change-Management	25.000
Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung	50.000
Summe	75.000

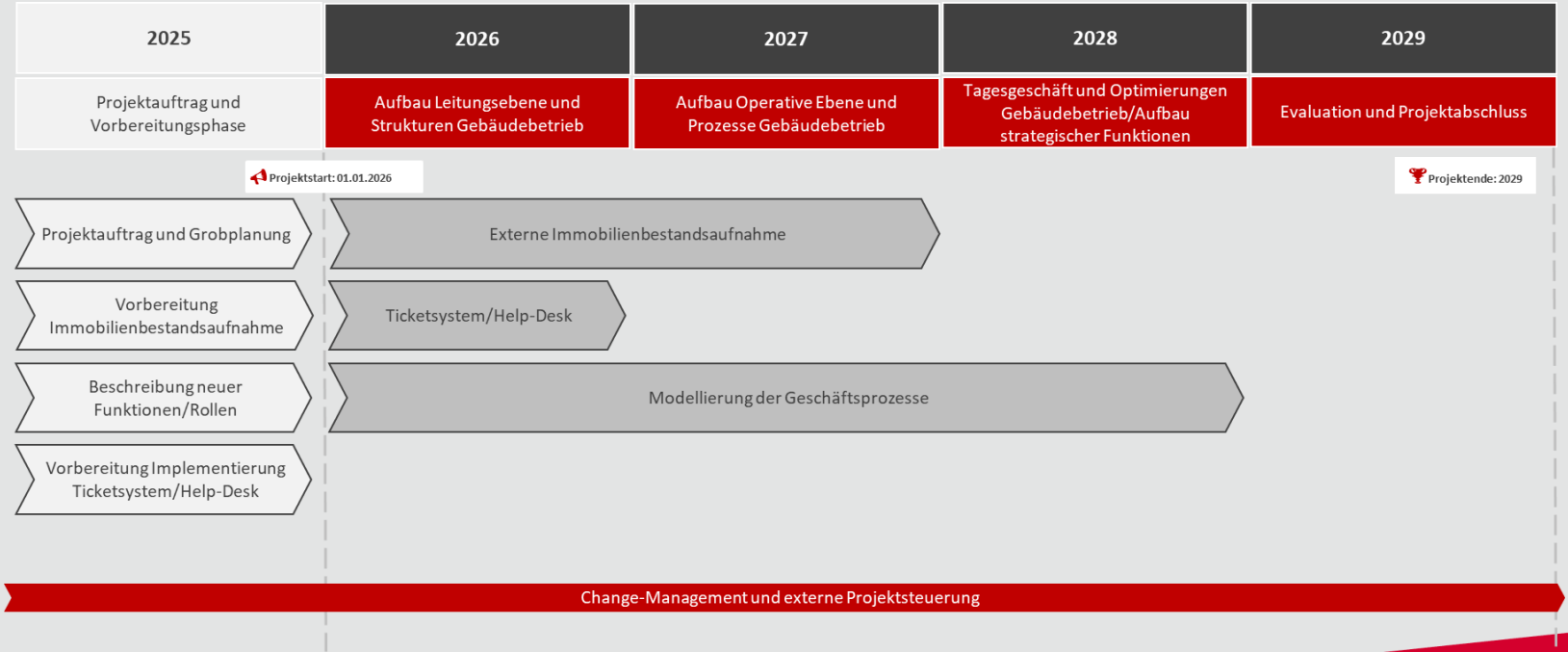
286 von 708 in Zusammenstellung

Umsetzungsempfehlung

287 von 708 in Zusammenstellung

Umsetzungsfahrplan

Grobplanung Kernmaßnahmen



288 von 708 in Zusammenstellung

Maßnahmen

Umsetzung der Maßnahmen nach Cluster

- **Cluster 0:** Übergreifend
- **Cluster 1:** Digitalisierung und Datentransparenz
- **Cluster 2:** Stärkung Organisation Gebäudebetrieb
- **Cluster 3:** Support Technisches Gebäudemanagement
- **Cluster 4:** Anpassung Kaufmännisches Gebäudemanagement
- **Cluster 5:** Optimierung Planung und Bau
- **Cluster 6:** Kommunikation und Change-Management
- **Cluster 7:** Zukunftsthemen

289 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 0: Übergreifend

0 **ÜBERGREIFEND**

- Prozessaufnahmen inkl. Erstellung von Prozessteckbriefen sowie Prozessmodellierung in PICTURE
- Überprüfung der aktuellen Stellenbeschreibung und inhaltliche Überleitung auf neue Funktionen
- Kritische Überprüfung bereichsinterner Ablaufe und Optimierung (u.a. Stellvertretungsregelungen, Gremienabläufe)
- Review interner Entscheidungswege und Entscheidungskompetenzen
- Schaffung von Regeln und Kriterien für eine optimierte Auftrags- und Personaleinsatzplanung
- Entwicklung Konzept einer Fachkarriere im GMHL für technische Berufe

290 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 1: Digitalisierung und Transparenz

1 DIGITALISIERUNG UND TRANSPARENZ

- Aufbau eines Help-Desk inkl. Ticketsystem
- Immobilienbestandaufnahme inkl. Entwicklung eines Datenmodells
- Erarbeitung Big Picture Systemlandschaft GMHL
- Systemseitige Ertüchtigung der CAFM-Software (LuGM) für Instandhaltungsaufgaben und -planungen
- Realisierung einer Schnittstelle zwischen CAFM-Software und ERP-System
- Aufbau Dokumentenmanagementsystem (Gebäude e-Akte)
- Einführung Projektsoftware für TGM und KGM
- Entwicklung eines Berichtswesens für die Gesamtorganisation sowie für die einzelnen Aufgabenschwerpunkte

291 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 2: Stärkung Organisation Gebäudebetrieb

2 STÄRKUNG ORGANISATION GEBÄUDEBETRIEB

- Strategischer Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb (u.a. Ziele Berichtswesen, Ressourcenbewertung und –planung)
- Inhaltlicher Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb (u.a. Zuständigkeitsbereiche, Prozessbeschreibungen, Regeln der Zusammenarbeit)
- Organisatorischer Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb (u.a. Überführung der Planstellen, Stellenbeschreibungen, Stellenbewertungen)
- Personeller Aufbau der Abteilung Gebäudebetrieb (u.a. Fahrplan Mitarbeiter:innen-Entwicklung, Schulungen/Fortbildungen, Stellenbesetzungen)
- Aufbau Taskforce Notfallprogramme
- Prüfung der Übernahme von Hausmeisterleistungen für sämtliche Gebäude der HL
- Erhöhung der Eigenleistungstiefe

292 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 3: Support Technisches Gebäudemanagement (TGM)

3 SUPPORT TGM

- Erarbeitung einer übergeordneten Portfolio- und Immobilienstrategie
- Optimierung des Fördermittelscoutings
- Inhaltliche Ausgestaltung und personelle Besetzung der Strategischen Funktionen:
    - Bauprojektcontrolling
    - Portfolie Manager:in
    - BIM Strategie und Management
    - Fördermittelscouting
    - Zukunft-Bau und Innovationsmanagement

293 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 4: Anpassungen Kaufmännisches Gebäudemanagement (KGM)

4 ANPASSUNGEN KGM

- Definition eines verbindlichen, bereichsinternen Budgetierungsprozesses (u.a. Bedarfsermittlung, Festlegung von Annahmen, Beteiligte, Verantwortlichkeiten, Freigabeprozesse)
- Überarbeitung des Rechnungslaufprozesses und Optimierung der internen Schnittstellen
- Aufbau Qualitätsmanagement-System
- Einrichtung einer Supportfunktion für Vergaben
- Einführung proaktives Flächenmanagement
- Definition von Zielvorgaben und Einführung von Steuerung- und Transparenzkennzahlen
- Einführung Vertragsmanagement

294 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 5: Optimierung Planung und Bau

5 OPTIMIERUNG PLANUNG UND BAU

- Standardisierung in der Projektabwicklung (Playbook „Planung und Bau“)
- Erarbeitung einer Systematik zur Initiierung und Priorisierung von Projekten
- Optimierung Gesamtprozess zwischen Bau und Betrieb
- Einführung eines professionellen Gewährleistungsmanagements

295 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 6: Kommunikation und Change-Management

6 KOMMUNIKATION UND CHANGE-MANAGEMENT

- Schaffung eines gemeinsamen Wertesystems im GMHL
- Entwicklung eines Marketingkonzepts
- Optimierung Intranet-Auftritt
- Etablierung regelmäßiger Strategie- und Feedbackgespräche mit Nutzenden
- Aufbau, Anpassung, Harmonisierung der internen Regelkommunikation im Bereich
- Begleitendes Change-Management und übergeordnete Projektsteuerung

296 von 708 in Zusammenstellung

Cluster 7: Zukunftsthemen

7 ZUKUNFTSTHEMEN

- Erarbeitung einer Digitalisierungsstrategie inkl. Bereitstellung digitaler Werkzeuge
- Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie
- Erarbeitung einer BIM Strategie und Einführung BIM Standards

297 von 708 in Zusammenstellung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

FAQ

wird fortlaufend erweitert

299 von 708 in Zusammenstellung

Allgemein

Welchen Einfluss hat die Organisationsveränderung auf die anderen Abteilung des GMHL?

Auf Grund der diversen Schnittstellen zum Technischen Gebäudemanagement wurden auch die anderen Abteilungen im Bereich betrachtet.

Die Integration der Hausmeisterdienste in die neue Abteilung Gebäudebetrieb stellt die größte Änderung auf Organisationsebene dar. Die zukünftige Ausrichtung der Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement, insbesondere die Aufgaben der Gebäudereinigung, sind im weiteren Projektverlauf kritisch zu prüfen.

→ Siehe Kapitel 9.6 und 9.7

300 von 708 in Zusammenstellung

Allgemein

Welche Datengrundlage wurde verwendet?

Als Grundlagen wurden immobilienspezifische Benchmarks und Berichte verwendet, die überwiegend einen Bezug zum öffentlichen Sektor haben:

- Leitfaden „Personalbedarfsermittlung für den hochbaulichen und gebäudetechnischen Bereich im kommunalen Gebäudemanagement“ des Verbands kommunaler Immobilien- und Gebäudewirtschaftsunternehmen e.V., Stand Juli 2017 (kurz „VKIG)
- Benchmarking-Bericht „Kommunales Gebäudemanagement 2023“ der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (kurz „KGSt“)
- Richtlinie 270-1 „Ressourcenbemessung im FM“ der German Facility Management Association (kurz GEFMA), Stand Februar 2021

Zudem wurden Erfahrungen des Beratungsunternehmens aus Beratungsmandaten für vergleichbare Immobilienorganisationen herangezogen.

→ Siehe Kapitel 10.1

301 von 708 in Zusammenstellung

TGM Support

Was wird unter dem ganzheitlichen Controlling-Ansatz verstanden?



Strategisches Controlling hinsichtlich Zeit, Qualität und Kosten der Bauprojekte durch die beiden Funktionen Bauprojektcontrolling (Zeit und Qualität) und Baukostencontrolling (Kosten) mit dem Ziel eine valide Datengrundlage zur Steuerung, Qualitätsüberprüfung und Prozessoptimierung zu schaffen.

Zusammen dem Bereich Haushalt und Steuerung ist das vorhandene Berichtswesen weiterzuentwickeln. Zudem sind neue Kennzahlen zu definieren.

→ **Siehe u.a. Kapitel 6**

Planung und Bau

Welche Aufgaben übernimmt das Bauprojektcontrolling in Abgrenzung zu den Projektleitungen?

Projektleitung	Bauprojektcontrolling
Verantwortung für die Erreichung der Projekt- und Auftragsziele	Überwachung und neutrale Bewertung des Projektfortschritts
– Projektsteuerung und –kontrolle in den zuständigen Bauprojekten – Entscheidungs-, Weisungs- und Durchsetzungsbefugnis als Bauherrenvertretung	– Laufendes Monitoring aller Bauprojekte nach Kennzahlen (i.d.R. Qualität, Zeit) – Berichtswesen intern/extern
operativ	**strategisch**

→ Siehe u.a. Kapitel 9.4

303 von 708 in Zusammenstellung

Ressourcendimensionierung

Wie soll eine sozialverträgliche Verschlankung der Hausmeisterstellen in 2029 erfolgen?

Dies wird durch 16 geplante Austritte bis 2029 auf Grund von Erreichen der Altersgrenze sowie einer durchschnittlichen Personalfluktuation gewährleistet. Die Planstellen sind mit einem kw-Vermerk zu versehen.

→ Siehe Kapitel 10.6

304 von 708 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14411
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschluss des Bauausschusses am 18.11.2024 (VO/2024/13418-02):

„Der Bürgermeister wird gebeten, zu berichten (ohne Beteiligung externer Gutachter), welche Möglichkeiten bestehen, um den ÖPNV-Anteil am Modal Split durch alternative Angebote wie einer Regio-S-Bahn mit Nutzung vorhandener Trassen, schienenloser Fahrzeuge, Spurbusse, Gummistraßenbahnen, High-Capacity-Busse, die beispielsweise in Malmö und Trondheim eingesetzten Trambusse (Herrsteller Van Hool) oder durch Einsatz von perspektivisch autonom fahrenden Minibussen bzw. Minitaxen zu steigern."

Der vorliegende Bericht beantwortet die aufgeworfenen Fragestellungen in ausführlicher Form.

Bericht:

Ein Bus Rapid Transit (BRT) in „Reinform", wie er in internationalen Best-Practice-Beispielen realisiert und im beigefügten Dokument umfangreich beschrieben wurde, erscheint für Lübeck nur eingeschränkt übertragbar und insgesamt wenig zielführend. Dabei lassen sich viele der Argumente, die im Rahmen der Kieler Trassenstudie zur Ablehnung eines BRT führten, auch auf Lübeck anwenden: Ein zentrales Argument gegen ein vollständiges „echtes" BRT-System ist die fehlende Förderfähigkeit mit den bewährten bundesweiten Förderinstrumenten. Während der Bund schienengebundene Systeme über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit hohen Fördersätzen unterstützt, fehlt eine vergleichbare Unterstützung für BRT-Projekte. Dass der Gesetzgeber hier so enge Grenzen bezüglich einer Förderung zieht, ist nicht etwa zufällig so: Auch die Kieler Trassenstudie zeigt, dass BRT-Systeme im direkten Vergleich zur Straßenbahnsystemen in mehreren relevanten Kategorien unterlegen sind; besonders hinsichtlich der langfristigen Betriebskosten, Kapazität, Lebensdauer der Fahrzeuge, städtebaulichen Wirkung und Systemakzeptanz.

Hinzu kommt die Gefahr einer Doppelinvestition: In einigen Städten hat sich gezeigt, dass zunächst eingeführte BRT-Systeme mittelfristig doch durch schienengebundene Systeme ersetzt wurden oder aber perspektivisch ersetzt werden sollen, da diese bezogen auf die Aspekte Kapazitäten und Fahrgastwachstum leistungsfähiger sind. Auch dies wurde im Kieler Entscheidungsprozess berücksichtigt.

Nichtsdestotrotz können ausgewählte Komponenten eines BRT-Ansatzes durchaus sinnvoll auf Lübeck übertragen werden, wie der gezielte Aufbau einer hochwertigen Businfrastruktur auf besonders stark frequentierten Achsen (Premiumrouten). Hierzu gehören beispielsweise eigenständige durchgängige Busspuren sowie priorisierte Ampelschaltungen zur Verbesserung der Reisezeiten und Pünktlichkeit. Auch größere Fahrzeuge oder eine verbesserte Haltestelleninfrastruktur – z. B. durchgehend barrierefrei ausgestaltete Kap- und Fahrbahnrandhaltestellen mit hoher Infrastrukturqualität – könnten die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Attraktivität im bestehenden Busverkehrssystem gezielt stärken.

Ein solch selektiver Ansatz wäre im Sinne eines „BRT light“ durchaus denkbar; eingebettet in das Gesamtkonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Hansestadt Lübeck. Damit könnten zwar keine vollständigen Wirkungen eines hochleistungsfähigen Systems wie einer Straßenbahn erzielt werden, aber doch qualitativ spürbare Verbesserungen in bereits heute besonders belasteten Korridoren, beispielsweise entlang der Linie 5, geschaffen werden.

Autonome Kleinbusse – begrenzte Hebelwirkung für die Verkehrswende:
Autonome Kleinbusse, die auch Teil des Antrags VO/2024/13418-02 waren, gelten vielfach als zukunftsweisende Technologie; ihre tatsächliche Wirkung im Kontext der Verkehrswende ist jedoch stark begrenzt. Die geringe Beförderungskapazität machen sie für nachfragestarke Hauptachsen (z. B. Pendlerströme, Schul- und Universitätsverkehre) ungeeignet. Ihre Einführung sollte daher auf spezifische Einsatzfelder fokussiert werden, etwa als Zubringer peripherer Bereiche oder zugeschnitten auf die Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Zielgruppen. Entscheidend ist, dass autonome Kleinbusse als Teil eines integrierten Gesamtsystems gedacht werden müssten und nicht rein technologiegetrieben.

Regio-S-Bahn (RSB) – strategisch wichtige Ergänzung:
Ein modernes RSB-System stellt eine sinnvolle Ergänzung dar, besonders im Pendlerverkehr. Erste Modellrechnungen zeigen, dass die Entlastungswirkung auf den innerstädtischen ÖPNV jedoch begrenzt bleibt, da die RSB überwiegend neue Fahrgäste anspricht und ein anderes Nachfrageprofil bedient. Aus Sicht der Stadt ist die RSB ein zentraler Baustein zur Erreichung der Modal-Split-Ziele, wenngleich ihre Umsetzung stark von externen Akteur:innen wie NAH.SH, DB, Land und Bund abhängig ist. Die Hansestadt Lübeck kann hierbei lediglich vorrangig koordinierend und unterstützend agieren, z. B. durch Flächenbereitstellung, Stationsumfeldgestaltung oder Bereitstellung einer guten lokalen ÖPNV-Verknüpfung.

Anlagen:
1 - Umfangreicher Bericht: Zukunftsfähiger ÖPNV in der Stadt: Straßenbahn, BRT und andere Optionen im Vergleich. Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn.

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



BRT? S-Bahn? Kleinbusse?

Ausbau-Optionen zum ÖPNV

Zukunftsfähiger ÖPNV in der Stadt: Straßenbahn, BRT und andere Optionen im Vergleich

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 24. Juni 2025

Zukunftsfähiger ÖPNV in der Stadt: Straßenbahn, BRT und andere Optionen im Vergleich

Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn

Die Verkehrswende ist ein zentraler strategischer Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ziel ist die Stärkung klimafreundlicher, platzsparender und sozial gerechter Verkehrsmittel. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt hierbei eine Schlüsselrolle. Eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split ist nicht nur aus ökologischer Sicht geboten, sondern auch im Hinblick auf Lebensqualität, Flächengerechtigkeit sowie die soziale Teilhabe.

In zahlreichen Städten wird derzeit in diesem Kontext die (Wieder-)Einführung einer Straßenbahn diskutiert. Auf der einen Seite gelten Straßenbahnen als leistungsfähig und hochattraktiv – und damit sehr wirksam für die Verkehrswende. Zugleich sind Straßenbahnprojekte jedoch auch mit sehr hohen Investitionskosten, komplexen und sehr aufwändigen Planungsprozessen und vielfach Auseinandersetzungen verbunden. Dies wirft im politischen Raum nun die berechtigte Frage auf, welche alternativen Ansätze im ÖPNV zur Verfügung stehen, um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen.
Der vorliegende Bericht untersucht – aufbauend auf einer Vielzahl nationaler und internationaler Beispiele – die Potenziale und Grenzen alternativer Systemansätze. Im Fokus stehen dabei im Schwerpunkt Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT), aber auch die Regio-S-Bahn (RSB) sowie technologische Ergänzungen wie autonome Kleinbusse werden in den Fokus genommen.

1. Parallel zur Renaissance der Straßenbahn: Trend zu BRT / BHNS

Neben der sog. Renaissance der Straßenbahn gibt es global gesehen mit der Einführung sog. Bus-Rapid-Transit-Systeme (**BRT**) bzw. Bus à Haut Niveau de Service (**BHNS**) noch weitere Systemansätze zur nachhaltigen Stärkung des innerstädtischen ÖPNV im Zuge der Verkehrswende. Der räumliche Schwerpunkt solcher höherwertigen Busverkehrssysteme ist dabei vor allem in Lateinamerika auszumachen, wo BRT dazu beigetragen haben, in Städten ohne leistungsfähiges schienengebundenes ÖPNV-Angebot und ohne zuvor gut ausgebaute Busverkehrssysteme in überschaubarer Zeit und mit vergleichsweise niedrigeren Investitionskosten rasch eine Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse herbei zu führen.
In Europa sind mit Blick auf BRT bzw. BHNS verschiedene räumliche Schwerpunkte auszumachen; zum einen Skandinavien, zum anderen Frankreich, die Niederlande sowie das Vereinigte Königreich. In Deutschland sind BRT-Systeme bisher nur ein verkehrsplanerisches Randphänomen: mit dem Spurbus Essen und der ÖPNV-Trasse Oberhausen[1] gibt es in Deutschland lediglich zwei „richtige“ BRT-Systeme.

[1] Eine kombinierte Schnellbus- und Straßenbahntrasse auf einer ehem. Grubenbahn

Titelbild: BRT „Mettis“ in Metz (Bildquelle: Wikimedia Commons, User: Agora midr)

1.1 Systemmerkmale und Vergleich von BRT/BHNS zur Straßenbahn:

Charakteristisch für BRT bzw. BHNS-Systeme sind die folgenden Merkmale:

- **Eigene Trassenführung sowie Vorrangmaßnahmen** (wie priorisierte Ampelschaltungen): Die Busse verkehren größtenteils auf eigenen, abgegrenzten Trassen, sowie mit einer Ampelvorrangschaltung an wichtigen Knoten, was die Geschwindigkeit, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit dieser Systeme verbessert. Teilweise gibt es sogar Systeme mit Spurführung, die entweder optisch (mit Fahrbahn-Markierungen und Sensoren in den Bussen) oder physisch (mit Mittelschiene oder seitlicher Führung) erfolgt. Entsprechend werden einige dieser Systeme im Eigenmarketing dann auch als „Tram", „Trambus", „Trackless Train", „Gummi-Straßenbahn" oder sogar direkt „Straßenbahn" bezeichnet, auch wenn diese technisch mit einer Straßenbahn wenig gemeinsam haben. Sie können aber letztlich unter dem Begriff BRT/BHNS zusammengefasst werden. Entsprechend haben einige BRT/BHNS-Busse dann auch anstelle einer Hupe das Läutwerk einer Straßenbahn.
- **Moderne Haltestellen-Infrastruktur**: Die Haltestellen sind meist architektonisch einheitlich und hochwertig gestaltet, was die Attraktivität des Systems steigert. Sie bieten meist großzügig überdachte Wartebereiche, Echtzeitinformationen und eine einfache Zugänglichkeit. Um schnelle Reisezeiten und eine vollumfängliche Barrierefreiheit zu gewährleisten, sind die Haltestellen als schnell anfahrbare Fahrbahnrandhaltestellen bzw. Kaphaltestellen ausgeführt. In einigen Systemen kommen auch Inselbussteige zum Einsatz, die dann allerdings entweder temporäres Fahren im Linksverkehr oder fahrzeugseitig Türen auf beiden Seiten der Busse erfordern.
- **Dichte Taktung**: Da BRT- bzw. BHNS-Systeme meist das Rückgrat öffentlicher Mobilität in den jeweiligen Einsatzorten darstellen, verfügen sie insbesondere auf den zentralen Netzabschnitten über einen dichten und für den Fahrgast einprägsamen Takt.
- **Attraktive Fahrzeugkapazität**: Oftmals werden in BRT- bzw. BHNS-Systemen 24 Meter lange Doppelgelenkbusse[2] eingesetzt, die Platz für bis zu 155 Personen bieten, was den Komfort und die Kapazität erhöht.
- **Klare und auffällige Vermarktung:** Häufig erfolgt eine breit angelegte Vermarktung mit öffentlichkeitswirksamem Markennamen. Durch eine besondere Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen wird die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum erhöht.

Verglichen mit einer Straßenbahn sind die Implementierungskosten für ein BRT in der Regel deutlich niedriger, da der Bau eines BRT weniger aufwändige Infrastruktur erfordert (vgl. auch

[2] In Deutschland sind im Übrigen für solche Fahrzeuge straßenverkehrsrechtliche Sondergenehmigungen erforderlich. Doppelgelenkbusse sind in Deutschland z. Zt. in keiner einzigen Stadt mehr im Einsatz, nachdem die ASEAG (Aachen) und die Hochbahn (Hamburg) ihre jeweilige Flotte an Doppelgelenkbussen des Typs Van Hool AGG 300 wegen technischer Schwierigkeiten stillgelegt haben. Tatsächlich setzen jedoch mittlerweile einige Verkehrsunternehmen in Deutschland (im Norden z. B. Hochbahn, Rostocker Straßenbahn und Nahverkehr Schwerin) stattdessen auf den überlangen Mercedes-Benz CapaCity, einen 21m langen Gelenkbus mit vier Achsen und einer höheren Fahrgastkapazität und ein bis zwei mehr Türen als klassische 18m-Gelenkbusse.

Abschnitt 4). BRT-Systeme können auch leichter an bestehende Straßennetze angepasst werden und Busse können im Störungs- oder Baustellenfall auch einfach außerhalb der eigenen Trassen fahren, was das Liniennetz flexibler macht. Straßenbahnen bieten dagegen den Vorteil, auf stark frequentierten Strecken deutlich mehr Fahrgäste pro Fahrt transportieren zu können. Straßenbahnen bieten zudem oft einen ruhigeren und komfortableren Fahrstil (kein Abrupthalten wie bei Bussen) und zeichnen sich somit durch den sog. Schienenbonus aus: Dieser beschreibt die besonders große Hebelwirkung von Straßenbahnen in Bezug auf die Fahrgastzahlen bei der Ansprache wahlfreier Fahrgäste.[3] Zudem wirken Straßenbahnen oft als Instrument der Stadtentwicklung. Sie gelten als attraktiv und langfristig angelegt, was Investitionen und Wachstum fördern kann. Die „Permanenz" der Schienen schafft Vertrauen bei Fahrgästen, dass das System langfristig erhalten bleibt.

2. Beispiele für BRT bzw. BHNS in Europa

In **Frankreich** dienen BHNS-Systeme vor allem der Verkehrswende in mittelgroßen Städten, die aufgrund ihrer Zahl an Einwohner:innen bzw. ihrer Siedlungsstruktur nicht hinreichend Potential für die Neueinrichtung eines Straßenbahnsystems aufwiesen. Dort ermöglichte die Implementierung von BHNS die Teilhabe am allgemeinen landesweiten Trend hin zum Ausbau eines höherwertigen ÖPNV der letzten Jahrzehnte. Wichtig zur Einordnung ist hierbei, dass französische Kommunen mit der lokal erhobenen Steuer Versement Transport ein wirkungsvolles Instrument haben, um lokal verfügbare Mittel für den ÖPNV bereitzustellen. Die Versement Transport ist eine Arbeitgeberabgabe, die Unternehmen mit mehr als 11 Beschäftigten in Kommunen mit über 10.000 Einwohner:innen auf ihre Lohnsumme zahlen müssen. Die Arbeitgeber:innen zahlen dabei einen bestimmten Prozentsatz der Lohnsumme als Abgabe. Der Satz variiert je nach Region und dem Umfang der örtlich getätigten ÖPNV-Investitionen – typischerweise zwischen 0,55 % und 2,6 % der Bruttolohnsumme. In Großstädten mit gut ausgebautem ÖPNV ist die Abgabe höher, während in kleineren Gemeinden niedrigere Sätze gelten oder die Steuer sogar ganz entfällt. Entsprechend sind selbst kleine und mittelgroße französische Kommunen im ÖPNV-Etat vergleichsweise gut ausgestattet. Hierdurch können französische Städte langfristig und unabhängig von staatlichen Förderprogrammen in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur investieren.

Beispiele für BHNS in kleineren Städten, mittelgroßen Städten sowie kleineren Großstädten in Frankreich sind die Systeme „Mettis" in Metz (116.000 Einwohner:innen), „Nemo" in Amiens (135.000 Einwohner:innen), „Chron'hop" in Avignon (90.000 Einwohner:innen), „Tram'Bus" in Bayonne (53.000 Einwohner:innen), „BHNS Optymo" in Belfort (50.000 Einwohner:innen), „Réseau Möbius" in Angoulême (40.000 Einwohner:innen), „sowie „TAC Tango" in Annemasse (36.000 Einwohner:innen).

[3] Hintergrund: erhöhter Fahrgastkomfort durch Spurführung und sanfteres Fahrgefühl, Fahrgastkapazität ist mit Straßenbahn deutlich höher, bietet mehr Platz und Raum für Zuwachs und eine stärkere Präsenz im öffentlichen Raum

Eine weitere Einsatznische für BRT in Frankreich ist die Ergänzung vorhandener Straßenbahnsysteme, z. B. in Strasbourg, Nantes, Rouen und Besançon auf Korridoren, die eine vermeintlich zu geringe Nachfrage für eine Straßenbahn aufweisen, allerdings muss hierbei konstatiert werden, dass das BHNS in Nantes dem Vernehmen nach bereits ein Stück weit zum Opfer des eigenen Erfolgs wurde, da dort die sehr hohen Fahrgastzahlen das System mittlerweile an die Kapazitätsgrenze bringen.

Gänzlich zum Opfer des eigenen Erfolgs wurde das BHNS in Caen, wo die Stadt sich dazu entschied, ihr ursprüngliches BHNS (2002 eingeführt) 2019 in ein Straßenbahnsystem umzuwandeln.

In einer Steigerung der Fahrgastzahlen gemessen galten die Systeme in Metz (+29% bezogen auf das Gesamtsystem seit Einführung des BHNS) und Nantes (+50% bezogen auf die jeweiligen Korridore seit Einführung des BHNS) als erfolgreichste Beispiele in Frankreich.

Im **skandinavischen Raum**, hier **insbesondere in Schweden**, wo es eine entsprechend positive Förderkulisse gibt, wurden in den letzten Jahren ebenfalls zahlreiche BRT eingeführt. Hierbei lassen sich ähnliche Muster erkennen, wie in Frankreich. So gibt es zum einen BRT als eine Ergänzung vorhandener U-Bahn- bzw. Straßenbahnsysteme wie mit den „Blåbusslinjer“ in Stockholm oder den „Stombusslinjer“ in Göteborg. Darüber hinaus gibt es auch hier in mittelgroßen Städten bzw. kleineren Großstädten BRT-Systeme, so beispielswiese mit „Karlstadstråket“ in Karlstad (61.000 Einwohner:innen), „Helsingborgexpressen“ in Helsingborg (104.000 Einwohner:innen) oder „Jönköping BRT“ in Jönköping (93.000 Einwohner:innen). Das südschwedische Lund (87.000 Einwohner:innen) hatte auf dem Korridor vom Bahnhof über die Innenstadt in den nordöstlichen Stadtteil Brunnshög, der seit 2020 von der Stadtbahn Lund bedient wird, zuvor das BRT „Lundalänken“. Dieses System wurde aus ähnlichen Gründen wie Caen (v.a. Kapazität) durch die Straßenbahn ersetzt.

Ein Fall, bei dem BRT tatsächlich anstelle einer U-Bahn oder Straßenbahn gewissermaßen als Hauptsystem des straßengebundenen Nahverkehrs einer Großstadt eingeführt wurde, ist Malmö (300.000 Einwohner:innen). Dort wurde zur Verbesserung des innerstädtischen ÖPNV zunächst intensiv diskutiert, ob die (Wieder-)Einführung einer Straßenbahn oder die Implementierung eines BRT das Mittel der Wahl zur Stärkung des ÖPNV im Zuge der Verkehrswende sei. Schließlich fiel die Systementscheidung auf ein BRT, das ab 2014 als „MalmöExpressen“ eingeführt wurde und mit dichtem Takt, priorisierten Fahrspuren und modernen Fahrzeuge zu einer erhöhten Nutzung des ÖPNV beigetragen konnte: Seit System-Einführung wurde ein Anstieg der Fahrgastzahlen um ca. 35% verzeichnet.

Im **norwegischen Trondheim** (216.000 Einwohner:innen) wurde 2019 nach langer Debatte, ob die (dort nur noch mit einer Linie vorhandene) Straßenbahn zu einem Netz für die gesamte Stadt ausgebaut werden soll, anstelle des Straßenbahnausbaus ein umfassendes BRT-System namens „Metrobuss“ eingeführt. Dieses System umfasst drei Hauptlinien, die wichtige Korridore der Stadt abdecken und auch hier wieder durch getrennte Busspuren, moderne Fahrzeuge und optimierte Haltestellen den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten. Seit der Einführung konnte ein Anstieg der Fahrgastzahlen um etwa 10% in den betroffenen Korridoren festgestellt werden.



Abb. 1: „Metrobuss“ in Trondheim (Bildquelle: Wikimedia Commons, User: Ses)

Neben den diesen Beispielen gibt es im skandinavischen Raum auch noch mit dem „Plusbus“ im **dänischen Aalborg** (216.000 Einwohner:innen) ein weiteres BRT.

Auch in den **Niederlanden** stellen Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT) einen Baustein des öffentlichen Verkehrs dar. Hierbei ist zu beachten, dass es auch hier eine entsprechende staatliche Förderkulisse für BRT aus verschiedenen Programmen zur Reduktion von CO_2-Emissionen gibt.

Beispiele für BRT-Systeme in den Niederlanden finden sich in verschiedenen Stadtgrößen. Hierbei gibt es verschiedene Städte, in denen trotz einer vergleichsweise hohen Einwohner:innen-Zahl ausschließlich ein BRT – keine Straßenbahn zum Einsatz kommt, wie beim „Bravo“-Netz in Eindhoven (237.000 Einwohner:innen), dem „Q-link“-Netz in Groningen (235.000 Einwohner:innen). Das System „U-OV HOV“ in Utrecht (361.000 Einwohner:innen) fungiert dagegen als Ergänzung zum dortigen Straßenbahnnetz und verbindet insbesondere periphere Stadtteile mit dem Hauptbahnhof.

Im **Vereinigten Königreich**, in dem der innerstädtische ÖPNV außerhalb der Metropole London vergleichsweise stark busdominiert ist, gibt es ebenso einige BRT-Projekte. Ein verkehrshistorisch bedeutsames Beispiel ist das BRT-System in Runcorn (Cheshire), das bereits Anfang der 1970er Jahren realisiert wurde und als eines der ersten vollwertigen Bus-Rapid-Transit-Systeme der Welt gilt (vgl. Abb 2 und 3).

Auch im Vereinigten Königreich gab und gibt es mit Förderprogrammen wie dem „Transforming Cities Fund“ und „Bus Service Improvement Plan“ (BSIP) eine BRT-begünstigende Förderkulisse. In

Cambridge (145.000 Einwohner:innen) verkehren mit dem „Guided Busway“ BRT-Busse auf speziell angelegten, baulich getrennten Spuren, die ehemaligen Eisenbahntrassen folgen. Perspektivisch wird dort über eine Umrüstung des Systems auf Straßenbahn nachgedacht. Crawley (118.000 Einwohner:innen) hat mit dem „Fastway“-System ein Beispiel für eine kleinere Großstadt. Auch das walisische Swansea (246.000 Einwohner:innen) arbeitet im Rahmen des Projekts „Swansea Metro“ an einem stadtregionalen BRT-System mit separaten Buskorridoren. Das nordirische Belfast (345.000 Einwohner:innen) setzt mit dem „Glider“ auf ein BRT-Angebot mit Hochleistungsbussen, Haltestellenstandards nahe der Straßenbahn und hoher Taktfrequenz (vgl. Abb. 4 und 5). Leeds (510.000 Einwohner:innen) hat mit dem „City Bus Priority Network“ ein priorisiertes Bussystem aufgebaut, das signaltechnisch optimiert ist. Allerdings fehlen vielerorts noch separate Infrastrukturen – das System wird daher häufig nicht als „vollwertiges“ BRT gewertet. Diskussionen über eine spätere Umrüstung zur Straßenbahn laufen seit Jahren, was zeigt, dass in einigen Fällen die Entscheidung für ein BRT-System ein Stück weit als „pragmatische Zwischenlösung“ gesehen wurde – mit Option auf spätere Aufwertung zur Straßenbahn.





Abb. 2 und 3: Historische Zeichnung zum BRT-Netz in Runcorn (links) und Bustrasse in Hochlage in Runcorn (rechts) (Bildquelle: Wikimedia Commons, User: citytransportinfo)





Abb. 4 und 5: Optisch an Straßenbahnen erinnernde System-Elemente beim BRT „Glider“ in Belfast (Bildquelle: Wikimedia Commons, User: citytransportinfo)

3. Langfristige Herausforderungen und Chancen von BRT-Systemen

Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT) bietet wie eingangs erwähnt eine Reihe systemspezifischer Vorteile, wozu eine vergleichsweise schnelle Realisierbarkeit, höhere betriebliche Flexibilität im Vergleich zu schienengebundenen Lösungen (etwa auch bei Umleitungen oder Baustellen) sowie geringere Anfangsinvestitionen zählen. Gleichzeitig sind BRT-Systeme jedoch auch mit langfristigen Herausforderungen verbunden – insbesondere im Hinblick auf Kapazitätsgrenzen, Instandhaltung, technologische Abhängigkeiten oder städtebauliche Integration, weshalb ihre Eignung für eine nachhaltige Verkehrswende maßgeblich von lokalen Strukturen und Rahmenbedingungen abhängt. Letztlich kann man vereinfacht sagen: Ein gutes ÖPNV-System muss zum zu bedienenden Ort so gut passen, **wie ein guter Maßanzug**.

3.1 Technische und infrastrukturelle Herausforderungen

Ein zentrales Problem vieler BRT-Systeme liegt im erhöhten Verschleiß der Infrastruktur. Durch die hohe Frequenz vergleichsweise schwerer Straßenfahrzeuge auf immer denselben Trassen kommt es insbesondere an Haltestellen und Knoten durch die beim Bremsen auftretenden Kräfte zur Bildung von Spurrillen im Asphalt. Als Gegenmaßnahme setzen Städte wie Trondheim auf besonders widerstandsfähige Betonbeläge an besonders neuralgischen Punkten. Dennoch erfordert der Straßenbelag von BRT-Anlagen in der Regel deutlich häufigere grundlegende Erneuerungen als klassische Straßenbahnschienen – meist bereits nach 10 bis 20 Jahren. Auch die Wartungskosten der Fahrzeuge liegen häufig höher: Busse haben im Vergleich zu Straßenbahnen kürzere Lebenszyklen und müssen häufiger ersetzt werden.

3.2 Kapazitätsgrenzen und Gefahr der Doppelinvestition

Die Transportkapazität von Bussen – auch großen BRT-Fahrzeugen – ist im Vergleich zu Straßenbahnen begrenzt. BRT-Systeme stoßen entsprechend bei stark wachsender Nachfrage schnell an ihre Grenzen, wie auch anhand einiger der vorangegangenen Beispielstädte deutlich wird, bei denen zuvor bestehende BRT-Systeme schließlich durch Straßenbahnen ersetzt wurden oder ein Ersatz durch eine Straßenbahn in der Diskussion ist, da eine Skalierung mit Bussen nicht mehr wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll erschien.

Etwa in Caen oder Lund erwiesen sich somit BRT-Systeme lediglich als Zwischenlösungen. Beide Städte investierten zunächst in aufwändige BRT-Buslösungen, die jedoch aufgrund technischer Probleme und massiv gestiegener Nachfrage nach nur wenigen Betriebsjahren wieder aufgegeben wurden – mit entsprechend hohen Folgekosten einer doppelten Investition. Fälle wie diese verdeutlichen letztlich, dass BRT-Systeme dort, wo dauerhaft eine hohe Nachfrage zu erwarten ist, nur eingeschränkt wirtschaftlich sein können. Fehlplanungen führen mitunter zu Doppelinvestitionen, wenn eine spätere Umrüstung auf schienengebundene Systeme notwendig wird.

3.3 Fahrgasterlebnis, (politische) Akzeptanz und städtebauliche Wirkung

Die öffentliche Wahrnehmung spielt eine wichtige Rolle für die langfristige Akzeptanz von BRT-Systemen. Während Straßenbahnen häufig als hochwertiger und dauerhafte Investition

angesehen werden, werden höherwertige Buslösungen oftmals als Zwischen- oder Übergangslösung mit geringerer Wertigkeit wahrgenommen, auch wenn zahlreiche Städte versucht haben, mit einem straßenbahnähnlichen Fahrzeugdesign das Image von BRT / BHNS zu verbessern.

Hinzu kommt der Faktor Komfort: Busse bieten auf unebenen Fahrbahnen oder bei dichter Taktung ein weniger ruhiges Fahrgefühl als schienengebundene Systeme, hinzu kommt ein abrupteres Brems- und Beschleunigungsverhalten.

Zudem entfalten Straßenbahnsysteme oftmals eine stärkere stadtgestalterische Wirkung – etwa durch die Aufwertung ganzer Achsen und als städtebauliches Entwicklungsprojekt. BRT-Systeme können solche Effekte in der Regel nicht im gleichen Maße erzielen.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist die politische Perspektive: Da BRT-Anlagen vergleichsweise wieder leicht rückbaubar oder umnutzbar sind, fehlt ihnen häufig die dauerhafte Verankerung, was auch dazu beitragen kann, die Investitionsbereitschaft zu beeinträchtigen.

4. Kosten im Vergleich

Ein ganz entscheidendes Kriterium beim Für und Wider eines höherwertigen ÖPNV-Systems ist am Ende die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Dabei sind sowohl die einmaligen Investitionskosten als auch die langfristigen Betriebs- und Instandhaltungskosten zu berücksichtigen. Die Kieler Studie „Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse“ von 2022 gilt mittlerweile als eine Art Grundlagenliteratur mit bundesweiter Beachtung und liefert detaillierte Informationen zu den Kostenunterschieden zwischen BRT- und Straßenbahnsystemen.

Demnach liegen die durchschnittlichen Investitionskosten für die Infrastruktur eines BRT-Systems bei etwa 8 bis 12 Millionen Euro pro Kilometer, während für Straßenbahnsysteme mit 15 bis 25 Millionen Euro pro Kilometer gerechnet werden muss. Auch die Beschaffungskosten für Fahrzeuge sind geringer (vgl. Tabelle 1). Diese Zahlen verdeutlichen, dass die anfänglichen Investitionskosten für BRT-Systeme in der Regel niedriger sind als die für Straßenbahnen. Die reine Betrachtung der Investitionskosten greift hier allerdings zu kurz, da diese Lebenszykluskosten und Wirkungsgrad auf den Modal Split ausklammert: Ein Straßenbahnsystem ist zwar kapitalintensiv, bietet jedoch langfristig die robusteren und potenziell wirtschaftlicheren Voraussetzungen – unter der Voraussetzung starker potentieller Fahrgastnachfrage.

Letztlich lässt sich daher zusammenfassend mit Blick auf die Kosten konstatieren:

- **Infrastrukturkosten:** Während Straßenbahnen in der Anschaffung teurer sind, zahlt sich ihre Investition häufig langfristig durch geringeren Verschleiß, längere Lebensdauer und höhere Fahrgastkapazität aus.
- **Betriebskosten:** Diese sind bei BRT-Systemen in der Regel nicht signifikant niedriger bzw. sogar höher als bei Straßenbahnsystemen – u. a durch notwendig werdende dichtere Takte

(um die gleiche Beförderungskapazität zu erreichen) sowie durch kürzere Fahrzeuglebenszyklen, intensiveren Verschleiß und höhere Instandhaltungsfrequenz.
- **Kapazitätswirkung:** Die Straßenbahn kann aufgrund der hohen Kapazität bei hoher Nachfrage auf lange Sicht günstiger je Fahrgastkilometer sein.
- **Förderfähigkeit:** In Deutschland werden Straßenbahnprojekte i. d. R. besser über Bundes- und Landesmittel gefördert als reine Bussysteme. Das spielt bei der Bewertung der kommunalen Haushaltsbelastung eine erhebliche Rolle.

Tabelle 1: Verschiedene Merkmale und Kosten[4] von Straßenbahn und BRT im Vergleich:

Merkmal bzw. Kostenkategorie	**Straßenbahn**	**BRT / BHNS**
Infrastruktur-Implementierung je km	15–25 Mio. €	8–12 Mio. €
Lebensdauer Infrastruktur	30–50 Jahre (Schienen)	10–20 Jahre (Asphalt)
Fahrzeugkosten je Einheit	3–4 Mio. € (mehrgliedrig)	0,7–1,2 Mio. € (Gelenk-/Doppelgelenkbus)
Fahrzeugkapazität	200+ Personen	bis ca. 155 Personen
Fahrkomfort	hoch (Spurtreue, Laufruhe)	mittel (je nach Fahrbahnzustand)
Betriebsflexibilität	Gering	hoch
Betriebsdauer Fahrzeuge	25–35 Jahre	12–18 Jahre
Wartungskosten Fahrzeuge	Moderat	erhöht (höherer Verschleiß)
Personal je Fahrzeug	identisch (1x Fahrer:in)	Identisch (1x Fahrer:in) (allerdings auch mehr Fahrzeuge nötig um die gleiche Kapazität auf die Straße zu bringen)
Betriebskosten je km	ca. 6–8 €/km	ca. 7–9 €/km
Gesamtkosten über 30 Jahre	40–60 Mio. €/km (je nach Auslastung)	35–55 Mio. €/km (je nach Auslastung)

5. Warum „richtige“ BRT in Deutschland selten sind

Obwohl BRT-Systeme in vielen Ländern umgesetzt wurden, sind sie in Deutschland bislang selten. Hierfür gibt es eine Reihe vor allem struktureller und institutioneller

- **Fehlende Förderkulisse:** Das deutsche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bevorzugt klassische schienengebundene Verkehrsmittel wie Straßenbahnen und U-Bahnen, da sie langfristig als nachhaltiger, kapazitätsstärker und insgesamt wirksamer

[4] Es handelt sich hierbei um durchschnittliche Richtwerte aus der Planungs- und Förderpraxis der vergangenen Jahre. Aufgrund der allgemeinen Baukostenentwicklung und Inflation seit 2022 ist jedoch davon auszugehen, dass die tatsächlichen Kosten inzwischen spürbar höher liegen – gleichermaßen für Straßenbahn und BRT.

angesehen werden. Straßenbahnprojekte können dadurch mit bis zu 90 % gefördert werden – BRT-Systeme erhalten hingegen keine gleichwertige Unterstützung.
- **Flächenkonkurrenz in dicht besiedelten Räumen:** Ein „richtiges“ BRT-System benötigt eigene Trassen oder Busspuren mit absoluter Vorrangschaltung. In dicht bebauten deutschen Innenstädten stößt dies schnell auf Akzeptanzprobleme – insbesondere wenn dafür Fahrstreifen für den MIV entfallen müssten. Hierbei spielt dann auch nochmal das Wahrnehmungsargument (vgl. 3.3) eine Rolle: Während man bei Straßenbahnen eher bereit ist, Fahrspuren zu „opfern“, leiden BRT-Systeme (auch mangels Vorhandensein echter Best-Practice-Beispiele) dagegen häufig unter einem schlechteren Image.
- **Kapazitätsgrenzen und betriebliche Nachteile:** Selbst leistungsfähige BRT-Systeme mit dichtem Takt und größeren Bussen stoßen bei hohen Fahrgastzahlen an ihre Grenzen. Hierbei sind Straßenbahnen strukturell überlegen.
- **Fehlende Erfahrung:** Viele deutsche Verkehrsunternehmen verfügen über jahrzehntelange Erfahrungen im Betrieb von Straßenbahnen oder klassischen Bussystemen, jedoch kaum mit BRT-Systemen. Betriebsplanung, Betriebsabläufe und Wartungskonzepte müssten neu entwickelt oder importiert werden, was Unsicherheiten und zusätzliche Kosten mit sich bringen kann.

Letztlich wurde aber dennoch in einigen Städten in Deutschland bereits ernsthaft die Implementierung eines „echten“ BRT untersucht – die Untersuchungsergebnisse in Kiel, Wiesbaden und Regensburg lassen sich dabei wie folgt zusammenfassen:

In **Kiel** wurde die zuvor benannte umfassende Trassenstudie durchgeführt, um die geeignetste ÖPNV-Lösung für ein höherwertiges System zu identifizieren. Die Studie empfahl die Einführung eines Straßenbahnsystems anstelle eines BRT-Systems. Die entscheidenden Faktoren dabei:

- **Kapazität:** Straßenbahnen können mehr Fahrgäste befördern als BRT-Fahrzeuge. Für Kiel wurden Straßenbahnfahrzeuge mit Längen von 45 bis 54 Metern vorgesehen, während BRT-Fahrzeuge maximal 25 Meter lang sein dürfen.
- **Zukunftsfähigkeit:** Ein BRT-System müsste in Spitzenzeiten sehr häufig verkehren, was an Verkehrsknotenpunkten zu Problemen geführt hätte. Zudem wären die weiteren zukünftigen Ausbauoptionen bei steigender Nachfrage begrenzt gewesen.
- **Infrastruktur:** Straßenbahnen können auf begrünten Trassen (Rasengleise) fahren, während BRT-Systeme eine durchgehende Betonfahrbahn benötigen, was städtebaulich weniger attraktiv ist.

In **Wiesbaden** entschied man sich im Zusammenhang mit der Fragestellung zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems mit ähnlichen Hauptgründen wie in Kiel ebenfalls gegen ein BRT.

In **Regensburg** wurden sowohl die Einführung einer Stadtbahn als auch die Optimierung des Busnetzes intensiv diskutiert. Eine Hochrechnung über einen Zeitraum von 30 Jahren ergab, dass die Kosten für den ÖPNV-Ausbau mit oder ohne Stadtbahn bei etwa 1,5 Milliarden Euro liegen würden. Die Analyse zeigte jedoch, dass ein BRT an seine Kapazitätsgrenzen stoßen würde und langfristig weniger effizient wäre. Daher entschied man sich zunächst für die Planung einer Stadtbahn. Die Hauptargumente gegen ein BRT-System waren:

- **Betriebskosten:** Obwohl die Anfangsinvestitionen für ein BRT-System niedriger sind, wären die Betriebskosten über 30 Jahre höher als bei einer Stadtbahn.
- **Personalbedarf:** Ein erweitertes Bussystem würde einen erheblich höheren Personalbedarf erfordern, was in Zeiten von Fachkräftemangel problematisch sein könnte.
- **Leistungsfähigkeit:** Die Stadtbahn bietet eine höhere Beförderungskapazität und ist besser geeignet, den zukünftigen Anforderungen des städtischen Verkehrs gerecht zu werden.

Insgesamt spiegeln diese Entscheidungen die stärkere Präferenz für langjährig erprobte schienengebundene Verkehrssysteme in Deutschland wider, die als zukunftssicherer und effizienter betrachtet werden – trotz der höheren Anfangsinvestitionen im Vergleich zu BRT-Systemen. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Straßenbahnplanungen in Wiesbaden und Regensburg jeweils aufgrund von Bürgerentscheiden mittlerweile gescheitert sind und nicht mehr weiterverfolgt werden. Die Frage nach einem höherwertigen ÖPNV-System stellt sich in diesen Städten entsprechend nun erneut.

6. Möglichkeit der Berücksichtigung eines BRT im VEP der Hansestadt Lübeck

Die Etablierung eines BRT in „Reinform“ nach allen Regeln der Kunst erscheint für Lübeck wenig realistisch und nicht zielführend. Fachlich können hierbei die Gründe, weshalb Kiel ein BRT abgelehnt hat, auch für Lübeck herangezogen werden. Mit einer der Hauptgründe für eine unrealistische Umsetzungsperspektive eines BRT ist letztlich aber auch die fehlende Förderlandschaft hierfür in Deutschland. Hierbei muss konstatiert werden, dass der Bund nicht ohne Grund nur die schienengebundenen „Premiumlösungen“ favorisiert: BRT-Systeme haben eben auch einige Nachteile im direkten Vgl. zur Straßenbahn – letztlich auch immer verbunden mit der Gefahr der Doppelinvestition, wie anhand der Beispiele in diesem Bericht verdeutlicht.

Einzelne Systemkomponenten von BRT lassen sich jedoch sicherlich auch sinnvoll auf Lübeck übertragen, allen voran die Schaffung einer besseren Businfrastruktur. Hauptbuslinien können mit separaten Busspuren ausgestattet werden, die letztlich eine verbesserte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gewährleisten würden. Priorisierte Abschnitte erhalten dabei eine konsequente Ampelvorrangschaltung, was die Fahrzeiten besonders auf Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen verkürzt. Es ist zudem grundsätzlich vorstellbar, zusammen mit SWL Mobil mit anderen Städten und Verkehrsunternehmen in den Erfahrungsaustausch zu kommen im Hinblick auf den Einsatz größerer Fahrzeuge (beispielsweise für starke Wachstumskorridore wie die Linie 5). Im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbaus ist zudem der weitere Umbau von Busbuchten zu Kap- und Fahrbahnrandhaltestellen als neuer Standard mit hochwertiger Ausstattung sinnvoll. Umfang und Lage der Premiumbusrouten würden letztlich im VEP-Hauptwerk berücksichtigt.

Bestimmte Nachteile, mit denen eine Straßenbahn in Lübeck zu kämpfen hätte, bestünden in ähnlicher Form auch bei einem BRT. So ist der Anteil eines potenziellen Netzes, in dem der Bus auf einer separaten Fahrspur geführt werden kann, aufgrund der vorherrschenden Straßenräume vergleichsweise gering. Enge Kurvenradien in der Altstadt sind ebenso wie der verfügbare Platz für

längere Haltestellen gerade auch für Doppelgelenkbusse ein mögliches Problem. Daher stellt ein BRT-System nicht wie oben beschrieben den perfekt sitzenden „Maßanzug“ für Lübeck dar.

Hauptargument gegen ein BRT ist jedoch die bestehende umfangreiche und fachlich fundierte Analyse aus Kiel. Es ist nicht ersichtlich, warum ein BRT-System in Lübeck besser zu bewerten sein sollte als in Kiel.

7. Potentiale einer Regio-S-Bahn (RSB)

Eine zukünftige Regio-S-Bahn (RSB) wird von der HL als wichtige Säule zur Verkehrswende mit großem Wachstumspotential, insbesondere im Pendlerverkehr gesehen (vgl. VO/2023/12855). Je nach Ausbaustufe und Ausbauumfang dürften sich hiermit nochmal 1 bis 2 weitere Prozentpunkte beim Modal-Split- Anteil des ÖPNV generieren lassen. Erste Vorher-Nachher-Betrachtungen mit der RSB im Verkehrsmodell (Differenznetz) zeigen, dass die Entlastungswirkung der RSB in Bezug auf den Busverkehr äußerst moderat (also gering) ausfällt – in anderen Worten: Die RSB würde zahlreiche Neufahrgäste gewinnen und bespielt ein anderes Segment. Ein möglichst progressiv ausgestaltetes RSB-Netz wäre also so oder so sinnvoll und unabhängig von der Straßenbahnfrage zu planen. Die generelle Gefahr und Unwägbarkeit bei der RSB ist hier jedoch die große Abhängigkeit von anderen Akteur:innen, wie NAH.SH, Land, Bund, DB für organisatorische Aspekte, die langfristige Finanzierung und die Infrastruktur. Die HL hat hier die Entwicklung letztlich nicht selbst in der Hand und kann nur koordinierend, fordernd und unterstützend (z. B. zur Verfügung stellen von Flächen für neue Stationen, Stationsumfelder, Busverknüpfung, B+R, P+R) aktiv sein.

8. weitere Systemansätze: Autonome Kleinbusse und Co.

Flexible, bedarfsgesteuerte autonome Kleinbusse werden derzeit vielfach als zukunftsweisende Technologie im öffentlichen Verkehr diskutiert – doch ihre tatsächliche Wirksamkeit im Sinne der Verkehrswende ist differenziert zu betrachten (vgl. auch Tabelle 2).

Unterstellt man, dass Solo- oder Gelenkbusse in absehbarer Zeit noch nicht autonom im deutschen Straßenverkehr unterwegs sein können, ist z. B. mit Blick auf die Quantität der Hebelwirkung im Zuge der Verkehrswende zu konstatieren, dass diese bei autonomen Kleinbussen sehr begrenzt bleibt. Denn autonome Kleinbusse haben eine sehr geringe Transportkapazität und wirken daher kaum im städtischen Massenverkehr. In stark nachfragestarken Korridoren (Pendlerströme, Großveranstaltungen, Universitäten, Schulen etc.) sind sie keine echte Alternative zu hochkapazitiven Systemen wie Straßenbahn, BRT oder S-Bahn. Im worst case wirken autonome Kleinbusse konkurrenzierend und tragen zu einer stärkeren Fragmentierung des Gesamtsystems bei, indem sie bestehende Linienverkehre schwächen könnten (v. a. bei Parallelangeboten privater Anbieter), anstatt sie zu ergänzen. Der CO_2- und Ressourcenvorteil gegenüber dem MIV ist oft nur marginal oder gar nicht vorhanden – besonders

wenn Fahrten autonomer Kleinbusse dominieren, bei denen nur einzelne Personen befördert werden oder ein-/ausrückende Leerfahrten stattfinden.

Es tun sich jedoch zukünftig auch sinnvolle Einsatzfelder autonomer Kleinbusse auf, z. B. als Zubringer zu hochkapazitiven Hauptachsen (Bahnhof, BRT, Tram), mit Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse spezieller Zielgruppen (z. B. ältere Menschen, Mobilitätseingeschränkte) oder als mögliche Mobilitätsoption in sehr dünn und dispers besiedelten Regionen, wo Linienverkehre wirtschaftlich nicht sinnvoll umsetzbar sind. Auch stellt sich die Gewinnung von Fahrpersonal immer mehr als begrenzender Faktor im Busverkehr heraus. Gerade diese Nebenstrecken könnten auch ohne Personal bedient werden.

Sie sind jedoch kein Gamechanger der Verkehrswende, wenn:

- sie isoliert oder rein technologiegetrieben eingeführt werden,
- sie keine substanzielle MIV-Verlagerung bewirken,
- und sie mit hohem Ressourcenverbrauch geringe/keine/negative Effekte erzielen.

Langfristig können sie allerdings dann ein Gamechanger werden, sobald absehbar ist, dass auch große Fahrzeuge ohne Einschränkungen zur Bedienung der Hauptachsen stadtweit eingesetzt werden können. Aus Sicht der Verwaltung ist dies derzeit noch nicht der Fall, muss aber zwingend im Blick behalten werden.

Tabelle 2: Vorteile, Nachteile und Grenzen autonomer Kleinbusse

Vorteile	Nachteile und Grenzen
• mögliche bessere Erschließung peripherer Räume	• sehr geringe Kapazität: meist nur 4–8 Personen, oftmals unter Auslastung betrieben – im Verhältnis zu Bussen oder Bahnen vernachlässigbare Verkehrsleistung
• stärkeres Maß an Flexibilität und Komfort insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	• hoher Flächenverbrauch pro Personenkilometer, da Fahrten oft einzeln oder nur mit geringer Bündelung erfolgen
• Reduktion von Personalkosten	• Rebound-Effekt möglich: wenn autonome Fahrzeuge auch Fahrten induzieren, die vorher zu Fuß, mit dem Rad oder gar nicht stattfanden („Bequemlichkeitsmobilität“), kann dies die Verkehrswende sogar konterkarieren

Autonome Kleinbusse können also letztlich lokale Verbesserungen der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit bewirken – doch ihre verkehrliche Hebelwirkung für die Verkehrsverlagerung ist gering. Sie sollten nicht als Ersatz, sondern nur als ergänzender Bestandteil einer konsequent auf leistungsfähige, flächeneffiziente und attraktive Hauptachsen ausgerichteten ÖPNV-Strategie betrachtet werden. Die **Verkehrswende braucht Mengenwirkung**, die nur durch **massive Verlagerung auf Hochleistungsangebote** (Bahn, Tram, BRT und konventionellen Linienbus) erreichbar ist.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14412
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung zum VEP

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck wird neu aufgestellt. Damit wird das Ziel verfolgt, einen Rahmenplan und Strategien zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Lübeck für die nächsten 15 Jahre festzulegen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung stand die Frage: „Wie soll der öffentliche Straßenraum zukünftig aufgeteilt werden und wo erhält welches Verkehrsmittel Priorität?“ im Vordergrund.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung verfolgte das Ziel, Bürgerinnen und Bürger aktiv in Planungsprozesse einzubeziehen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Perspektiven und Anliegen einzubringen.

Bericht:

Anlass der Bürger:innenbeteiligung
Derzeit erarbeitet die Verwaltung im Rahmen des VEP die Zielnetze für die einzelnen Verkehrsträger. Zunächst wurden diese unabhängig voneinander als Vorzugsvarianten ausgestaltet. Legt man diese übereinander, stellt man fest, dass es Zielkonflikte gibt. Es gibt Straßenräume, die für mehrere (oder alle) Verkehrsträger von hoher Bedeutung sind. Hier steht daher als nächster Schritt die planerische Aufgabe an, diese Konflikte entweder durch Umplanung oder durch Abwägung und Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers zu mindern. Dies ist vor dem Hintergrund der Verkehrswende einer der wichtigsten Arbeitsschritte im Prozess. Aus diesem Grund sollte genau hierzu eine Beteiligung durchgeführt werden.

Ziel der Veranstaltungen war es, herauszufinden, wie die Bürger:innen bei Zielkonflikten im Straßenraum entscheiden würden.

Beteiligungsformate und Ablauf
Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in drei Stufen:

1. **Informationsveranstaltung** (31.03.2025):
   Rund 120 Teilnehmenden wurden verschiedene Fachvorträge zum Thema Mobilität und der Neuaufstellung des VEPs präsentiert, die den Teilnehmenden Fach- und Grundlagenwissen vermittelten, den allgemeinen Prozess darlegten und die ersten Ergebnisse aufzeigten. Eingangs platzierte Befragungen der Teilnehmenden zeigten, dass gute Mobilität u. a. durch Multimodalität, einem guten ÖPNV-Angebot und Barrierefreiheit geprägt wird. Außerdem tragen Grünelemente und verkehrsberuhigte Bereiche zum Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum bei.

2. **Ausstellung**:
   Vom 31.03. bis 28.04.2025 standen den Bürger:innen Informationstafeln und zu bestimmten Sprechzeiten Fachkolleg:innen der Verwaltung im Übergangshaus für den persönlichen Austausch zur Verfügung. In den mündlich und schriftlich eingebrachten Rückmeldungen wurde u. a. der Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußinfrastruktur, autofreie Bereiche sowie verständliche Kommunikation gefordert.

3. **Planungsworkshop** (28.04.2025):
   Mit 80 Teilnehmenden wurden in Arbeitsgruppen konkrete Straßenraumkonzepte zur Fackenburger Allee entwickelt. Impulsvorträge von Expert:innen und eine Diskussion im Plenum stellten die verschiedenen Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum dar. In der Planungsphase stand den acht Workshopgruppen ein Straßenraumpuzzle zur Verfügung, mit dem sie ihren bevorzugten Straßenraumquerschnitt gestalten konnten und in Form einer Vorzugsvariante festhielten.

Die Veranstaltungen wurden umfangreich beworben und standen im Übergangshaus jedem offen. Eine ausführliche Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Vorzugsvarianten sowie der Ergebnisse befinden sich in Anlage 1: „Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung“.

Kernergebnisse des Planungsworkshops
Als Grundlage für die Umgestaltung eines Straßenraumes wurde die Fackenburger Allee ausgewählt. Grund dafür ist, da absehbar ist, dass sich in diesem Straßenraum diverse Anforderungen ballen. Zudem liegen mit dem Verkehrsversuch bereits Erkenntnisse vor, welche Folgen eine Umverteilung des Straßenraumes hätten. Die Ergebnisse der Workshopgruppen zeigen eine klare Tendenz hin zu nachhaltiger und sozial gerechter Mobilitätsplanung:

- **Grünräume**:
  Alle Gruppen erweiterten Grünelemente und sahen mindestens zwei Grünelemente in ihren Vorzugsvarianten vor.

- **Radverkehr**:
  Flächenanteile für den Radverkehr wurden in allen Gruppen ausgeweitet – ausschließlich baulich getrennt und teilweise nach Radschnellwegstandard.

- **ÖPNV**:
  Fast alle Gruppen sahen Busspuren vor (einige in Form einer Wechselspur). Vereinzelt wurde eine Straßenbahn vorgesehen.

- **MIV**:
  Der Kfz-Verkehr wurde deutlich reduziert – meist auf zwei Spuren. Parkstreifen ohne weitere Nutzungen oder Begrünung wurden weitgehend abgeschafft.

- **Fußverkehr**:
  Die bereits heute schon verhältnismäßig breiten Gehwege im Bestand blieben in den meisten Gruppen unberührt.
- **Flankierende Maßnahmen**:
  Priorisiert wurden Maßnahmen die dem Umweltverbund zugutekommen:
  - Tempo 30
  - Trennung der Verkehrsarten
  - Neuordnung des ruhenden Verkehrs u. a. durch Quartiersgaragen

Schlussfolgerungen der Verwaltung
Die Ergebnisse des Workshops zeigen Zustimmung für:

- Die Stärkung und den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds.
- Die Förderung der Grün- und Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum.
- Die Reduktion und Umverteilung der Flächen des MIV zugunsten des Umweltverbunds.
- Die Stärkung eines barrierefreien und sicheren öffentlichen Straßenraums.

Der Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft für den VEP besagt, den Modal Split-Anteil des Umweltverbundes von 57 % auf 70 % zu erhöhen. Aus fachlicher Sicht ist dieses Ziel zu begrüßen. Gleichzeitig ist klar, dass dieses ambitionierte Ziel kaum gelingen kann, ohne Flächen im öffentlichen Raum zugunsten des Umweltverbundes umzuverteilen. Die möglicherweise wichtigste Frage für den gesamten VEP-Prozess ist dabei, ob eine solche Umverteilung in der Stadtgesellschaft mitgetragen wird. Die durchgeführten Veranstaltungen dienten dazu, genau diese Frage zu beantworten und mit Blick auf die angehängte Dokumentation ist dies für interessierte Bürger:innen der Fall. Natürlich sind die Ergebnisse dieser Bürger:innenbeteiligung nicht repräsentativ. Es ist nahezu unmöglich, im Rahmen von Präsenzveranstaltungen einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt anzusprechen. Dennoch ist Bürger:innenbeteiligung fachlich und politisch gewünscht und erforderlich. Die Verwaltung hat die Ergebnisse daher zu beachten. Es soll an dieser Stelle nochmal explizit hervorgehoben werden, dass in der Vorbereitung der Veranstaltung genau darauf geachtet wurde, dass kein Verkehrsträger bevorzugt wird. Auch die Werbemaßnahmen für die Veranstaltung richteten sich an die gesamte Einwohnerschaft.

Im Ergebnis besteht aus Sicht der Verwaltung daher das Mandat, **dort wo es notwendig und möglich** ist, im VEP die planerischen Grundlagen zu schaffen, dem Umweltverbund mehr Raum zu geben. Die Ergebnisse der Beteiligung dienen gemeinsam mit dem Grundlagenbeschluss als Abwägungshilfe, wenn in der Erstellung des Gesamtverkehrsnetzes Konflikte zwischen den Verkehrsträgern zu lösen sind.

Anlagen:

Anlage 1 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Dokumentation

Öffentlichkeitsbeteiligung

Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Wie sollen sich Lübecks Verkehr und Infrastruktur bis 2040 entwickeln? Wie soll der öffentliche Straßenraum aufgeteilt werden? Diese und weitere Fragen wurden Teilnehmenden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellt.

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/vep

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 02. Juli 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Ziel		3
2.	Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung		6
	(a)	Informationsveranstaltung	6
	(b)	Ausstellung	12
	(c)	Planungsworkshop	14
3.	Ergebnisse des Planungsworkshops		20
4.	Auswertung der Ergebnisse		26
5.	Zusammenfassung der Ergebnisse		32

1. Anlass und Ziel

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Lübeck wird neu aufgestellt. Damit wird das Ziel verfolgt, einen Rahmenplan und Strategien zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Lübeck für die nächsten 15 Jahre festzulegen.

Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Erforderlich ist die Fortschreibung bzw. Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans, da sich u. a. die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, für die Verkehrsplanung maßgeblich in den letzten Jahrzehnten verändert haben. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan wurde durch die Bürgerschaft bereits im Jahr 2000 beschlossen. Maßnahmen wie die großen Verkehrsinfrastrukturprojekte Neubau der B104 und B207 wurden bereits realisiert.

Eine große Herausforderung, die im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans besteht, ist, die Mobilität für alle Bürger:innen zukunftsfähig zu gestalten. Ziel ist, das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems unter den Bedingungen höherer Anforderungen aus Umwelt- und Klimaschutz, einer intensiven Stadtentwicklung einschließlich des demografischen Wandels sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zu organisieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll Analysen und Prognosen der Verkehrsentwicklung und der Verkehrswirkungen, die Formulierung von Zielen, die Identifikation von Mängeln und Problemen sowie die Erarbeitung von Handlungskonzepten und Maßnahmenvorschlägen enthalten.

Einordnung der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Prozess

Das Planwerk gliedert sich in mehrere Arbeitspakete, die auch die Anforderungen der Europäischen Union an einen *„Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP)* erfüllen. Aktuell befinden wir uns mitten im Prozess. Die Vorbereitungen und Analysen sowie die Strategieentwicklung sind abgeschlossen. Zu den in Auftrag gegebenen Analysen und Gutachten zählen:

- Vertiefende Untersuchungen des ruhenden Kfz-Verkehrs (Parken) in zwei Quartieren
- Ein Ladeinfrastrukturkonzept für Elektrofahrzeuge
- Eine Untersuchung des Potenzials und der Machbarkeit einer Straßenbahn

Außerdem wurden die grundlegenden Ziele und Indikatoren des Verkehrsentwicklungsplans festgelegt. Laut Beschluss der Bürgerschaft (VO/2021/10558-08-01), sollen die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans dazu führen, dass die Lübecker:innen 70% ihrer Alltagswege mit dem Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß) im Jahr 2040 zurücklegen. Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie z. B. den Pkw – sollen nur noch 30% der Wege entfallen. Außerdem soll die Elektrifizierung des MIV weiter voranschreiten. Der 10-Minuten-Takt („Lübeck-Takt“) im Busverkehr soll überdies ausgeweitet werden. Weitere Informationen zu den Handlungszielen für

eine nachhaltige urbane Mobilität in Lübeck finden Sie unter: Verkehrsentwicklungsplan | Stadtentwicklung

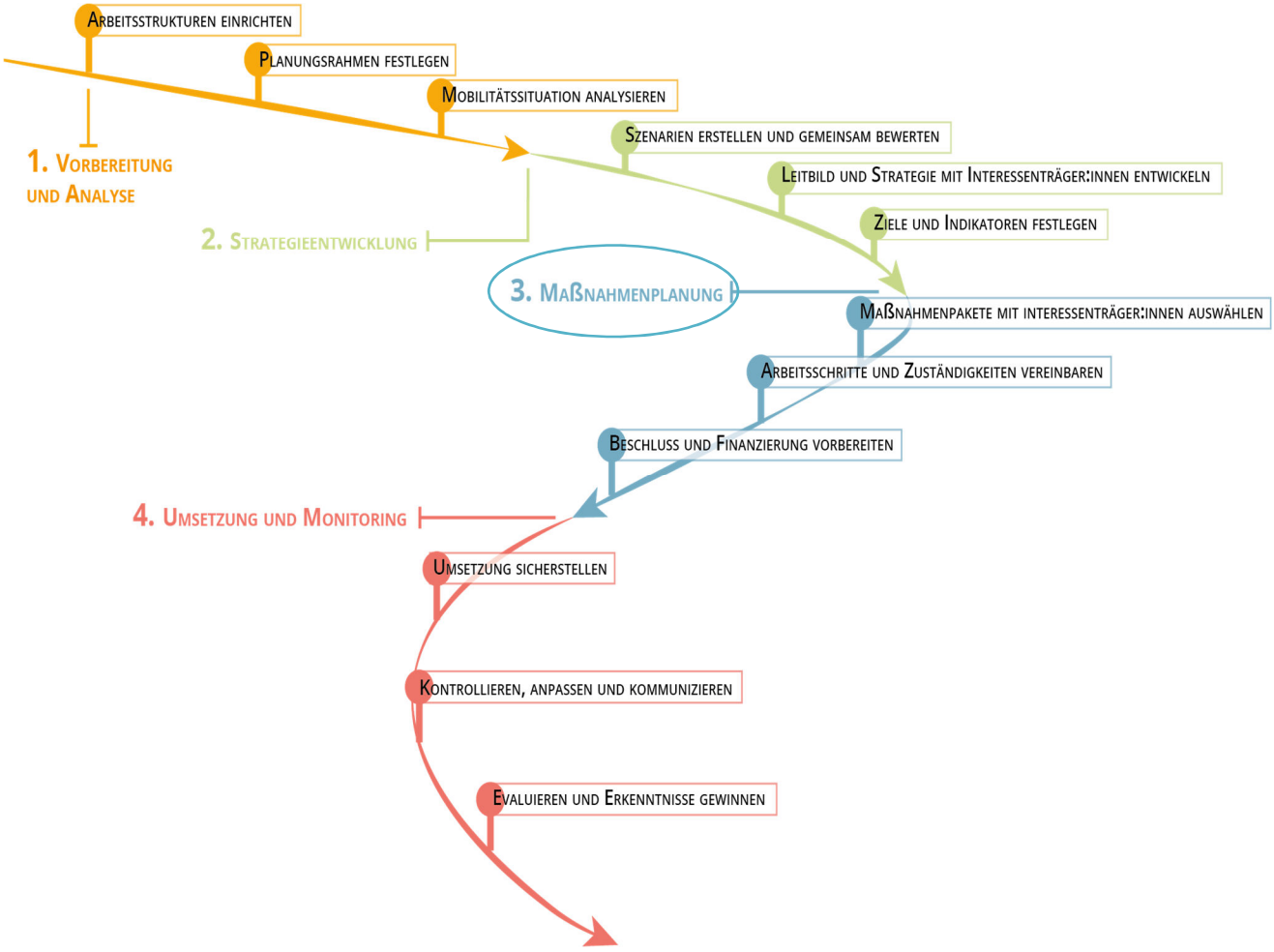


Abb. 1 Prozess der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans © eigene Darstellung in Anlehnung an Rupprecht Consult, 2019

Den Auftakt der Beteiligung haben die Stadtteilveranstaltungen und der Stadtentwicklungsdialog „LÜBECK:überMORGEN setzt Kurs auf 2040" gebildet. Im Juni 2022 wurde ein erster Meilenstein des Verkehrsentwicklungsplans erreicht: Die Bürgerschaft hat Eckpunkte und Ziele für den weiteren Prozess beschlossen (VO/2021/10558-08-01). Die Anzahl der Wege, die mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad, per Bus und Bahn) zurückgelegt werden, sollen gegenüber dem MIV wie z. B. Pkw steigen.

Sobald es dann einen aufeinander abgestimmten Entwurf des Gesamtverkehrsnetzes in Lübeck gibt, folgt die Erarbeitung konkreter Maßnahmenpakete.

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung standen die Fragen: „Wie soll der öffentliche Straßenraum zukünftig aufgeteilt werden? Wo erhält welches Verkehrsmittel Priorität?“ im Vordergrund. Die Öffentlichkeitsbeteiligung verfolgte zu diesem Zeitpunkt das Ziel, Bürgerinnen und Bürger aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Perspektiven und Anliegen einzubringen. Durch Fachvorträge wurden fundierte Informationen und fachliches Wissen vermittelt, um das Verständnis für komplexe Themen rund um die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zu fördern. Dies schuf eine gemeinsame Wissensbasis, die eine qualifizierte Diskussion ermöglichte.

Im anschließenden Workshop konnten die Teilnehmenden selbst kreativ werden und einen eigenen Straßenraumquerschnitt gestalten. Als Fallbeispiel wurde ein Querschnitt der Fackenburger Allee herangezogen, da zum einen etliche verkehrliche Anforderungen an diese Hauptverkehrsstraße bestehen und zum anderen die Breite des Straßenraumquerschnitts zugleich einen gewissen Handlungsspielraum für eine Neugestaltung bietet. Voraussetzung bei der „Wunsch- und Umgestaltung“ des Straßenraumquerschnitts war die Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen wie z. B. Grundstücksgrenzen und die Einhaltung der allgemein anerkannten technischen Planungsparameter.

Die eigenständige Planung des Straßenraumquerschnitts durch die Bürger:innen kann für die vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum sensibilisieren, gerade wenn verschiedene Interessensträger:innen an einem Workshoptisch zusammenkommen und die oft konkurrierenden Interessen – wie zum Beispiel Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Umweltschutz und barrierefreie Zugänglichkeit – miteinander in Einklang gebracht werden müssen.

Gleichzeitig bilden die erarbeiteten Vorzugsvarianten der Teilnehmenden deren Bedürfnisse und die entsprechenden Vorstellungen und Interessen einer nachhaltigen und zeitgemäßen Verkehrsplanung ab. Die erarbeiteten Entwürfe stellen somit eine weitere Ebene dar, die im Abwägungsprozess bei der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans miteinbezogen wird.

2. Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung gliederte sich in drei wesentliche Bestandteile, die aufeinander aufbauten. Den Start bildete eine Informationsveranstaltung (a) die mit der Eröffnung einer Ausstellung (b) zum Verkehrsentwicklungsplan ineinander überging. Etwa einen Monat später folgte mit dem Planungsworkshop (c) der dritte und abschließende Teil der gegenwärtigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans.

(a) Informationsveranstaltung

Die Informationsveranstaltung bildete die Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung. Verschiedene Fachvorträge vermittelten den Teilnehmenden das Fach- und Grundlagenwissen zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans und legten den allgemeinen Prozess dar.

Kleine Interaktionen zu Beginn und zwischen den Vorträgen ermöglichten es, die Ansichten und Meinungen der Bürger:innen direkt einzuholen. So wurden unterschiedliche Perspektiven sichtbar. Eingangs wurde anhand einer Stadtkarte von Lübeck zum einen die Anreise (Startpunkt und das gewählte Verkehrsmittel) abgefragt. die mittels eines Klebepunktes markiert werden konnten, zum anderen wurden die Fragen „Was macht für Sie gute Mobilität aus?“ und „Wo fühlen Sie sich als Verkehrsteilnehmer:in in Lübeck im öffentlichen Raum am wohlsten und warum?“ gestellt. Hier bildeten sich bereits erste Stimmungsbilder ab.



Abb. 2 Stellwand zur Befragung der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung, Wortwolke der guten Mobilität

Anreiseorte der Teilnehmer:innen

An der Informationsveranstaltung nahmen rund 120 Personen teil, die aus unterschiedlichen Stadtteilen Lübecks und dem Umland kamen. Ein großer Anteil der Teilnehmer:innen reiste aus der Altstadt sowie den angrenzenden Bezirken Holstentor-Nord und St. Lorenz-Süd an.

Darüber hinaus waren mehrere Teilnehmer:innen aus den Bezirken Burgtor, Karlshof, Marli, Eichholz, Hüxtertor und Strecknitz zugegen, sodass aus 9 von 10 Stadtteilen Bürger:innen anreisten. Mit einzelnen Teilnehmer:innen waren zudem die Stadtteile Buntekuh, Dornbreite, Groß Steinrade, Falkenfeld, Dänischburg, Kücknitz, Schlutup, Teutendorf und Travemünde vertreten. Auch aus den benachbarten Städten Idstedt und Neumünster kamen einzelne Interessierte.

Rund 88 % der Teilnehmer:innen nutzten umweltfreundliche und aktive Verkehrsmittel für ihre Anreise. An der Spitze stehen die 35 Fahrradfahrer:innen, gefolgt von 24 Fußgänger:innen. Der öffentliche Nahverkehr wurde ebenfalls häufig genutzt, wobei 16 Personen mit dem Bus und 3 Personen mit der Bahn anreisten. Das Auto wählten 10 Teilnehmende als Verkehrsmittel, während lediglich eine Person mit dem E-Roller unterwegs war.



Abb. 3 Stellwand zur Befragung der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung, Wo kommen Sie her und wie sind Sie hergekommen?

„Was macht für Sie gute Mobilität aus?“

Die Kommentare zeigen deutlich, dass die Teilnehmenden eine integrierte und gut abgestimmte Mobilität wünschen, bei der alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft sind. Komfortables und sicheres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmer:innen ist zentral, ebenso wie eine breite Auswahl an Verkehrsmitteln, um eine hohe Mobilität zu ermöglichen. Dabei ist die schnelle und direkte Erreichbarkeit alltäglicher Ziele ein wichtiges Kriterium. Als weitere Kriterien einer guten Mobilität wurden genannt:

Kriterium	Beschreibung / Beispiele
Multimodalität	Komfortables Vorankommen, Auswahlmöglichkeiten, flächendeckend schnelle Erreichbarkeit, Kombination aller Verkehrsträger, gut abgestimmte Mobilitätsketten
Guter ÖPNV	Lückenlose Anschlüsse, gut getaktete Verbindungen, Straßenbahn, Regio-S-Bahn, Nachtbusse, Lümo, Vermeidung von Umstiegen und Wartezeiten
Sicherheit	Rücksichtnahme, sichere Wege für Kinder, Vermeidung von Angsträumen, gute Übersichtlichkeit
Gute Rad- und Fußwege	Breite, glatte, sichere und separate Rad- und Fußwege, fußläufige Erreichbarkeit aller Einrichtungen
Förderung des Umweltverbunds	Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs, breite Grünstreifen, Umweltfreundlichkeit, wenig Autoverkehr
Barrierefreiheit	Rollstuhlgerecht, geeignet für Kinderwagen, Rollatoren, Seh- und Hörbehinderte
Autofreie Zonen	Autofreie Altstadtinsel, Fußgängerzonen, keine Autos in bestimmten Bereichen (Vorderreihe)
MIV-Freundlichkeit	Gut ausgebaute mehrspurige Straßen für motorisierten Individualverkehr (MIV), Parkplätze (Lieferverkehre, Rettungsdienste, Handwerksbetriebe etc.)

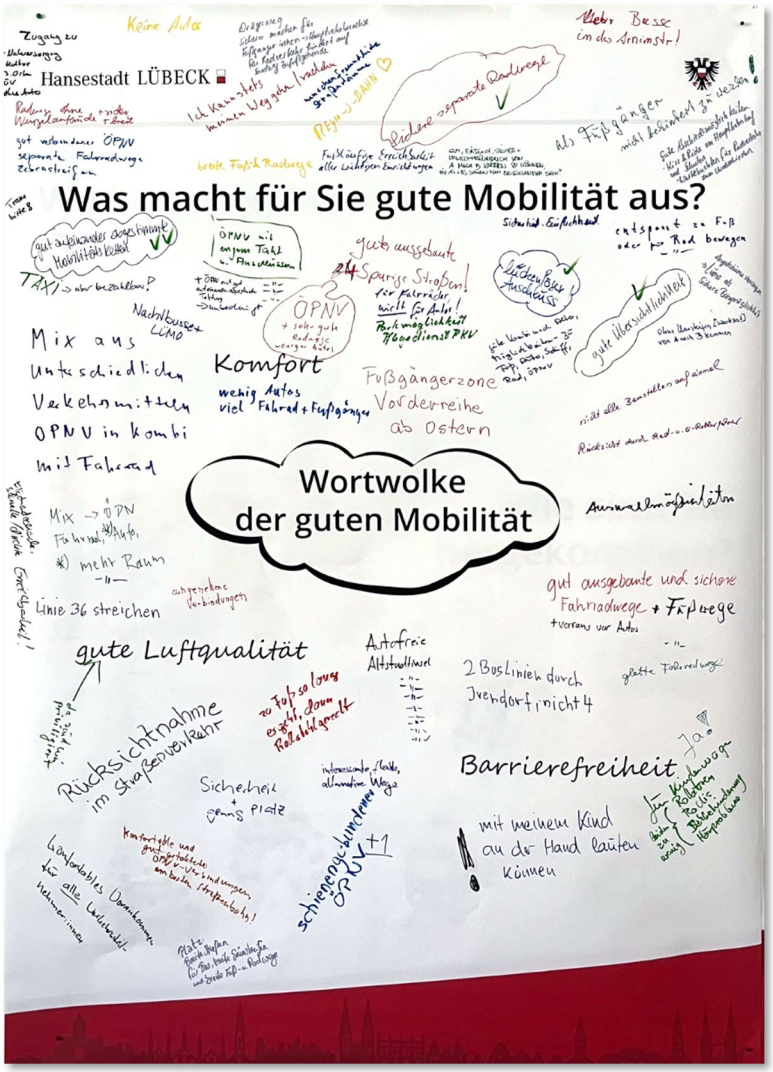


Abb. 4 Ergebnisse zur Befragung der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung Wortwolke der guten Mobilität

„Wo fühlen Sie sich als Verkehrsteilnehmer:in in Lübeck im öffentlichen Raum am wohlsten und warum?“

Insgesamt wurden rund 50 Kommentare zu den Wohlfühlorten und –kriterien gemacht.

36 % der Teilnehmer:innen nannten (wassernahe) Grünräume als Wohlfühlorte. Das macht deutlich, wie wichtig die Einbindung von Grünelementen und Erholungsflächen in die städtische Verkehrsplanung ist. Diese Flächen bieten nicht nur eine hohe Aufenthaltsqualität, sondern können auch als wichtige Wegeverbindungen, Erholungsachsen und der Klimaanpassung dienen.

Die Ergebnisse zeigen außerdem, dass die Bürger:innen vor allem Orte bevorzugen, die verkehrsberuhigt oder autofrei sind (rund 25%). Hier ist das Sicherheitsgefühl besonders hoch und Störfaktoren verhältnismäßig gering, was ein entspanntes Fortbewegen ermöglicht - unabhängig davon, ob sie zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Dies

unterstreicht die Bedeutung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung von Fuß- und Radinfrastruktur. Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur war für 20% der Teilnehmer:innen ausschlaggebend für das Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum, was die Bedeutung des Radverkehrs für Lübeck hervorhebt. Der positive Bezug zur Straßenbahn weist darauf hin, dass der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs weitere Potenziale zur Verbesserung der Mobilität und zur Verlagerung des Verkehrs von privaten Pkw auf den Umweltverbund bietet. Abschließend zeigen die Kommentare auch, dass Barrierefreiheit und eine gute Aufenthaltsqualität essenzielle Bestandteile sind, um öffentliche Räume für alle Nutzer:innengruppen zugänglich und attraktiv zu gestalten.

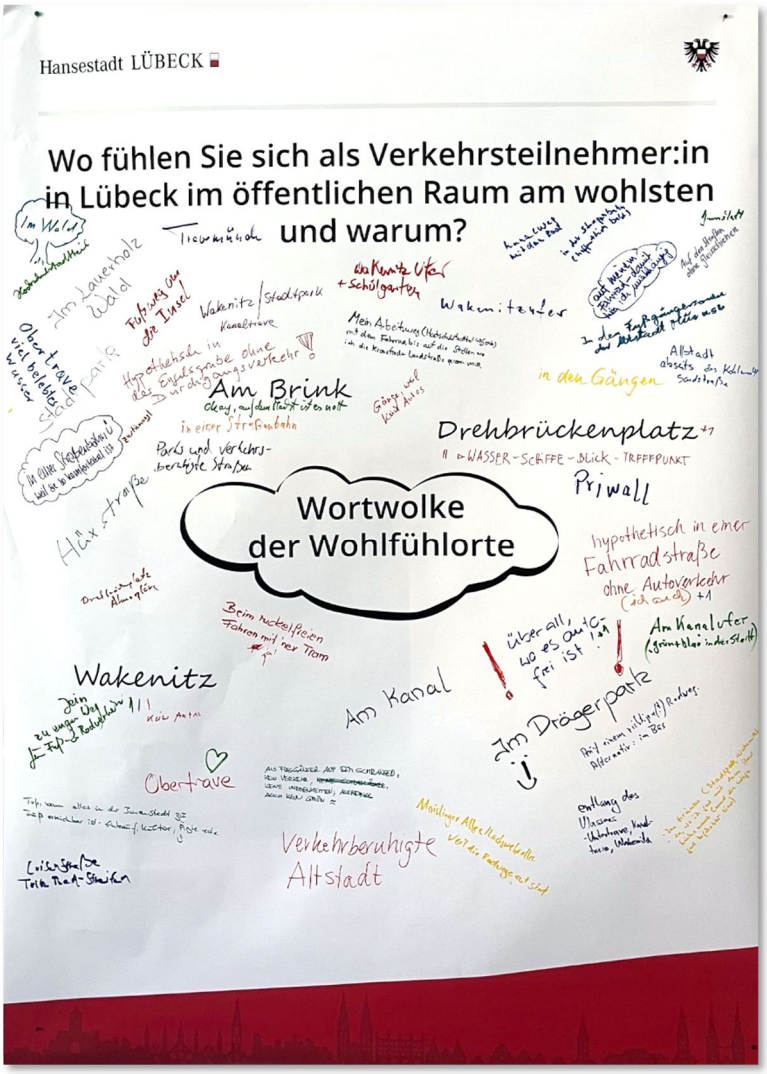


Abb. 5 Ergebnisse zur Befragung der Teilnehmenden der Informationsveranstaltung Wortwolke der Wohlfühlorte

Vorträge und Diskussion

Nach Ankunft und Befragung der Teilnehmer:innen wurde die Informationsveranstaltung durch ein Grußwort der Bausenatorin Joanna Hagen eröffnet, die die Bedeutung der Mobilität für die Stadtentwicklung hervorhob. Anschließend folgte der erste Input im Plenum von Dr. Alexander Rammert, der u. a. die Begriffe „Verkehr“ und „Mobilität“ erläuterte und aufzeigte, wie Mobilität ganzheitlich geplant werden kann. Im Anschluss führte Gerald Hamöller von Rambøll in den aktuellen Prozess der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ein. Er erläuterte dabei die grundlegenden Ziele, Indikatoren, Inhalte und die angewandte Methodik sowie den aktuellen Stand des Planungsprozesses.

Interaktiv wurde es bei einem Mobilitäts-Quiz, bei dem die Teilnehmenden mit Zahlen, Daten und Fakten zur Mobilität in Lübeck vertraut gemacht wurden. Ein weiterer Punkt war der Werkstatteinblick in die Verkehrsnetze der Zukunft, der erste Entwürfe und Visionen präsentierte. Fachliche Inputs folgten zu den einzelnen Verkehrsträgern: Max Bohnet vom Büro GGR referierte zum motorisierten Individualverkehr (MIV), Gerald Hamöller stellte Ergebnisse aus dem Busnetz- und Straßenbahngutachten vor, während Torsten Perner (Rambøll) das Veloroutennetz sowie den Fußverkehr erläuterte. Visualisierungen haben einen Ausblick gegeben, wie Straßenräume in Zukunft neugestaltet werden könnten.

Im Anschluss wurde eine Ausstellung zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Übergangshaus eröffnet und die Teilnehmer:innen hatten zum Ausklang der Veranstaltung die Möglichkeit, mit den Gutachter:innen und Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck persönlich ins Gespräch zu kommen.



Abb. 6 Impressionen der Informationsveranstaltung

(b) Ausstellung

Die Ausstellung wurde im Anschluss an die Informationsveranstaltung am Montag, den 31.03.2025 eröffnet. Die Ausstellungsplakate waren allen Interessierten zu den Öffnungszeiten des Übergangshauses frei zugänglich. Den Abschluss der Ausstellung markierte der Planungsworkshop, am Montag den 28.04.2025.





Abb. 7 und 8 Impressionen der Ausstellung im Übergangshaus

Über die Laufzeit der Ausstellung bestand für Interessierte die Gelegenheit zu festgelegten Sprechzeiten (montags 11 bis 13 Uhr & donnerstags 15 bis 18 Uhr) mit den Verkehrsplaner:innen der Hansestadt Lübeck in den persönlichen Austausch zu kommen und ggf. Fragen zu stellen und Anregungen zu äußern. Darüber hinaus bestand jederzeit die Möglichkeit, per Mail oder Post Fragen und Anregungen einzureichen. Die gesammelten Rückmeldungen lassen sich in folgenden Kernaussagen zusammenfassen, die im Grunde auch die Kriterien der guten Mobilität (Befragung der Teilnehmer:innen der Informationsveranstaltung „Was macht für Sie gute Mobilität aus?“) untermauern:

Kernaussage	Beschreibung / Beispiele
Verkehrsträger sollen sich ergänzen	ÖPNV, Rad, Fuß, Pkw und Taxi sollen sinnvoll zusammenspielen.
ÖPNV ausbauen	Besser abgestimmte, gut getaktete Busverbindungen, ggf. Bau einer Straßenbahn, mehr Nachtangebote und barrierefreie Haltestellen sind gewünscht.
Rad- und Fußinfrastruktur verbessern	Breite, sichere, barrierefreie und gut ausgebaute Wege, möglichst getrennt vom Autoverkehr, auch abseits vielbefahrener Straßen, Fahrradparkhäuser und Bikesharing wurden angeregt.
Barrierefreiheit und Teilhabe gewährleisten	Mobilität für ältere und eingeschränkte Menschen muss stärker berücksichtigt werden, z.B. durch kürzere Wege und Quartierslösungen.
Autofreie und grüne Stadt voranbringen	Weniger MIV in der Innenstadt, mehr Grünflächen, Aufenthaltsqualität und kinderfreundliche Straßenräume.
Beteiligung und klare Kommunikation	Einbeziehung aller Stadtteile, Vermittlung von Fachwissen, verständliche Sprache und praxisorientierte Beteiligung sind wichtig und gewünscht.
Verkehrsmanagement fördern	Priorität auf Sicherheit, Rücksichtnahme und innovative Mobilitätslösungen (z.B. Sharing, „KI-Shuttles“).

(c) Planungsworkshop

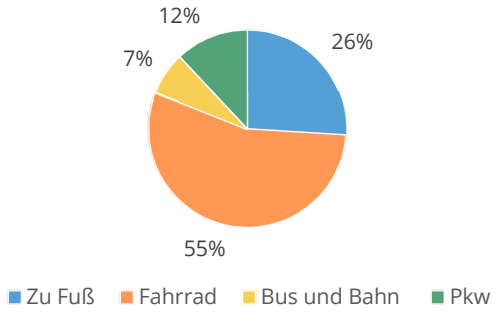
Auf die Informationsveranstaltung folgte der Planungsworkshop. Am Montag den 28.04.2025 nahmen rund 80 angemeldete Teilnehmer:innen an dem Planungsworkshop im Übergangshaus teil. Der Workshop gliederte sich im Wesentlichen in drei Teile. Eingangs fand, entsprechend der Informationsveranstaltung, eine Befragung der Teilnehmenden zu dem Startpunkt ihrer Anreise sowie eine Abfrage der Erwartungshaltung statt. Daraufhin startete der Planungsworkshop mit einem Impulsvortrag und einer Podiumsdiskussion zur Darstellung verschiedener Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum. Anschließend wurde die Workshopphase eingeleitet, deren Ergebnisse abschließend im Plenum besprochen wurden.

Anreiseorte der Teilnehmer:innen

Auch die Eröffnung des Planungsworkshops am 28.04.2025 begann entsprechend der Informationsveranstaltung mit einer Befragung der rund 80 Teilnehmenden über den Startpunkt ihrer Anreise. Die gewählten Verkehrsmittel wurden anhand verschiedenfarbiger Klebepunkte differenziert.

Klebepunktfarben und deren Bedeutung:

Grün:	Anreise per Pkw
Blau:	Anreise per Bus und Bahn
Orange:	Anreise per Fahrrad
Gelb:	Anreise zu Fuß



Auch zur zweiten Veranstaltung gab ein großer Anteil der Teilnehmenden als Startpunkt ihrer Anreise die Altstadtinsel an. Diese kurzen Strecken wurden bis auf einzelne Ausnahmen zu Fuß zurückgelegt. Die Teilnehmenden aus den altstadtnahen Bezirken Lübecks stiegen überwiegend auf das Fahrrad als Verkehrsmittel um. 55 % aller Befragten reisten mit dem Fahrrad an. Die längsten Anreisen die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, beliefen sich auf rund 7 km. Teilnehmer:innen aus innenstadtfernen Stadtteilen wie Travemünde, Schlutup, Kücknitz oder Blankensee entschieden sich für eine Anreise per Pkw oder Bus und Bahn, wobei Bus und Bahn von lediglich 7 % der Befragten als Verkehrsmittel genutzt wurde. 12 % der Befragten wählten hingegen den Pkw.

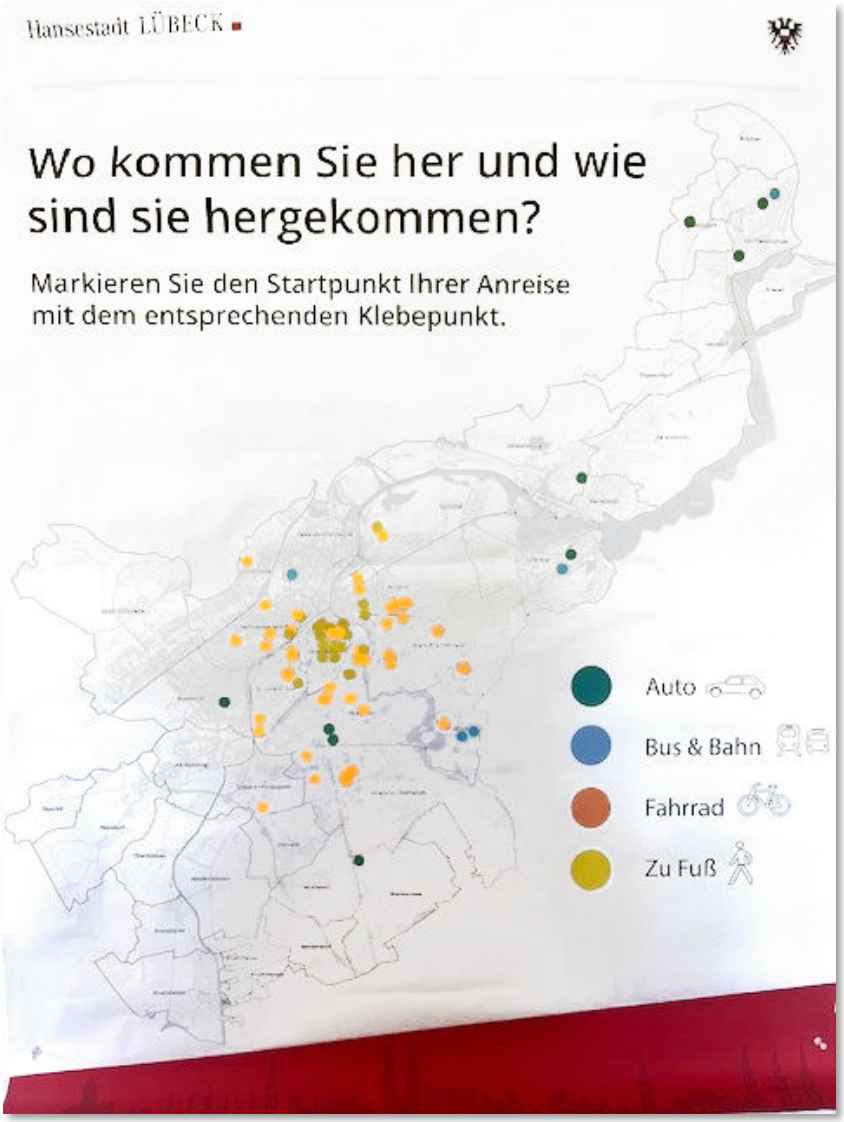


Abb. 9 Ergebnisse zur Befragung der Teilnehmenden des Workshops, Wo kommen Sie her und wie sind Sie hergekommen?

Vorträge und Diskussion

Ein Impulsvortrag von Johanna Reisch (Landschaftsarchitektin bei Henning Larsen, Teil der Rambøll Gruppe) zum Thema der Straßenraumgestaltung „Platz da! Öffentliche Räume neu denken“ führte die Teilnehmenden des Workshops in das Thema ein. Es folgten Statements verschiedener Interessenvertreter:innen zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in Lübeck. Entsprechende Visualisierungen dieser Umgestaltungen untermalten die unterschiedliche Planungsprämisse. Die Visualisierungen zeigten eine Hauptverkehrsstraße Lübecks, die „ÖPNV-freundlich“, „fahrradfreundlich“, „klimaangepasst“ oder „MIV-freundlich“ umgestaltet wurde. Vertreter:innen der Stadtwerke Lübeck Mobil (Andreas Ortz), des ADAC (Jörg Kirst), des ADFC (Dr. Wolfgang Raabe), des AStA der TH Lübeck (Vanessa Grube) und der Klimaleitstelle der Hansestadt

Lübeck (Dr. Elke Kruse), bezogen Stellung. Die Interessenvertreter:innen haben – je nach Perspektive – unterschiedliche Anforderungen, die an den öffentlichen Straßenraum bestehen, hervorgehoben und die anwesenden Personen auf die Workshopphase eingestimmt. Herausforderungen, die in Lübeck bestehen, und Potenziale, die mit einer Straßenraumneuaufteilung einhergingen, wurden auf dem Podium, das die Moderatorin Andrea Thilo anleitete, diskutiert.



Abb. 10 Impression der Podiumsdiskussion des Workshops



Abb. 11 bis 14 Visualisierungen der Fackenburger Allee © WillnerVisualisierung

Die Workshopphase

Die rund 80 Teilnehmenden wurden anschließend per Losverfahren an 8 Gruppentische verteilt. Hier warteten zum einen Gutachter:innen und Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck auf die Teilnehmenden, die während der Workshopphase unterstützten und bei Fragen und Unklarheiten zur Verfügung standen. Zum anderen lagen alle notwendigen Materialien, Pläne und Informationen für die Gruppen bereit. Alle Tische waren mit Querschnitten und Fotos der zu behandelnden Hauptverkehrsstraße Fackenburger Allee ausgestattet. Darüber hinaus standen folgende Materialien zur Verfügung:

- Leitfragen für die Diskussion
- Modellquerschnitte der Fackenburger Allee und Brandenbaumer Allee
- Basisinformationen Straßenprofil
- Lageplan
- Luftbilder
- Moderationsmaterial
- „Themenspeicher“
- Straßenraumpuzzle

Die Fackenburger Allee zählt zu den Magistralen Lübecks, die als Hauptverkehrsstraße fungiert. Tagtäglich fahren hier ca. 31.000 Kfz (durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelegung) mit 6,6 % Schwerverkehrsanteil (Busse, Lkw über 3,5 Tonnen). 5 verschiedene Buslinien befahren die Fackenburger Allee mit bis zu 30 Fahrten in den Spitzenstunden, wodurch rund 11.000 Personen am Tag transportiert werden. Auch für Radfahrer:innen ist die Fackenburger Allee eine Hauptverkehrsachse, die von rund 3.700 Fahrrädern pro Tag befahren wird. Die vierspurige Straße muss demnach vielen verschiedenen Ansprüchen gerecht werden und bietet mit ca. 27,5 m Breite einen vergleichsweise großzügigen öffentlichen Straßenraum, der den Workshopgruppen Raum für Umgestaltung und ihre Ideen darbot. Mit Hilfe eines Straßenraumpuzzles konnten die Workshopgruppen ihren Wunschquerschnitt gestalten. Grundsätzlich galt aber: Keine Eingriffe in die angrenzende Bebauung und die privaten Grundstücke. Die Bearbeitungszeit lag bei 1h. Innerhalb dieser Zeit sollten sich die Gruppen auf eine Vorzugsvariante geeinigt haben und diese per Klebestift festhalten.

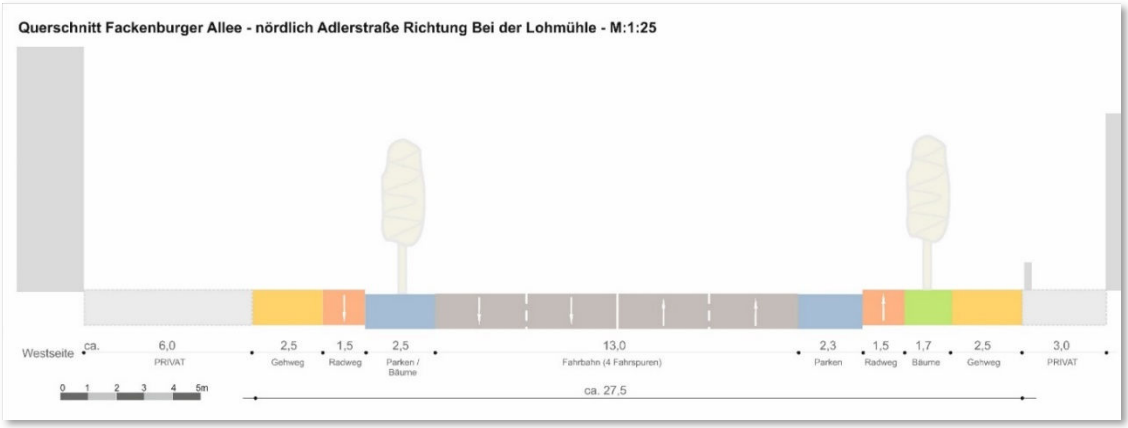


Abb. 15 Derzeitiger Straßenraumquerschnitt der Fackenburger Allee © urbanus GbR

Leitfragen für die Gruppentische

Um die Gruppen auf die Aufgabenstellung vorzubereiten und auch während des Workshops eine Art Hilfestellung zu bieten, wurden vorab Leitfragen formuliert, die während der Bearbeitungszeit halfen, die Diskussionen am Tisch auf relevante Themen und Ziele zu lenken und konkrete Ergebnisse und Lösungen zu erarbeiten.

Grundsatzfragen/ Orientierung:

- Welche Funktion hat für Sie die betrachtete Straße? Welche Handlungsstrategie ergibt sich daraus für Sie für die Gestaltung?
- Welche erheblichen Defizite bestehen Ihrer Meinung nach? Was möchten Sie beheben?
- Welche Bedeutung messen Sie dem Parken und den Lieferverkehren bei?
- Wollen Sie ein Verkehrsmittel priorisieren? Wenn ja, welches?
- Wie gehen Sie mit Konflikten um (z.B. hohe Kfz-Verkehrsmenge)? Wie möchten Sie Konflikte beilegen?

Aufteilung/ Gestaltung des Straßenraumes:

- Wie breit ist Ihre Fahrbahn für den Kfz-Verkehr (Pkw, Lkw, Bus, etc.)?
- Wie möchten Sie den Radverkehr führen?
- Welche Flächen sind Ihrer Meinung nach für Parken und Lieferverkehr im sog. Straßenseitenraum erforderlich?
- Haben Sie vor, die straßenräumliche Qualität aufzuwerten? Wenn ja, wie?
- Berücksichtigen Sie bei der Planung wassersensible Elemente als Beitrag zur Hitze- und Starkregenvorsorge (sog. Blue-Green-Streets-Elemente z.B. Baumrigolen, Versickerungsmulden etc.)?
- Was ist Ihre Vorzugsvariante für die Straßenraumaufteilung?

Themenspeicher:

- Welche flankierenden Maßnahmen schlagen Sie vor?
- Wo gibt es in Ihrer Gruppe Kontroversen bzw. unterschiedliche Meinungen?
- Welche ergänzenden Prüfungen/Untersuchungen erachten Sie für erforderlich?
- Welche Herausforderungen gehen mit Ihrer Vorzugsvariante einher?

Das Straßenraumpuzzle

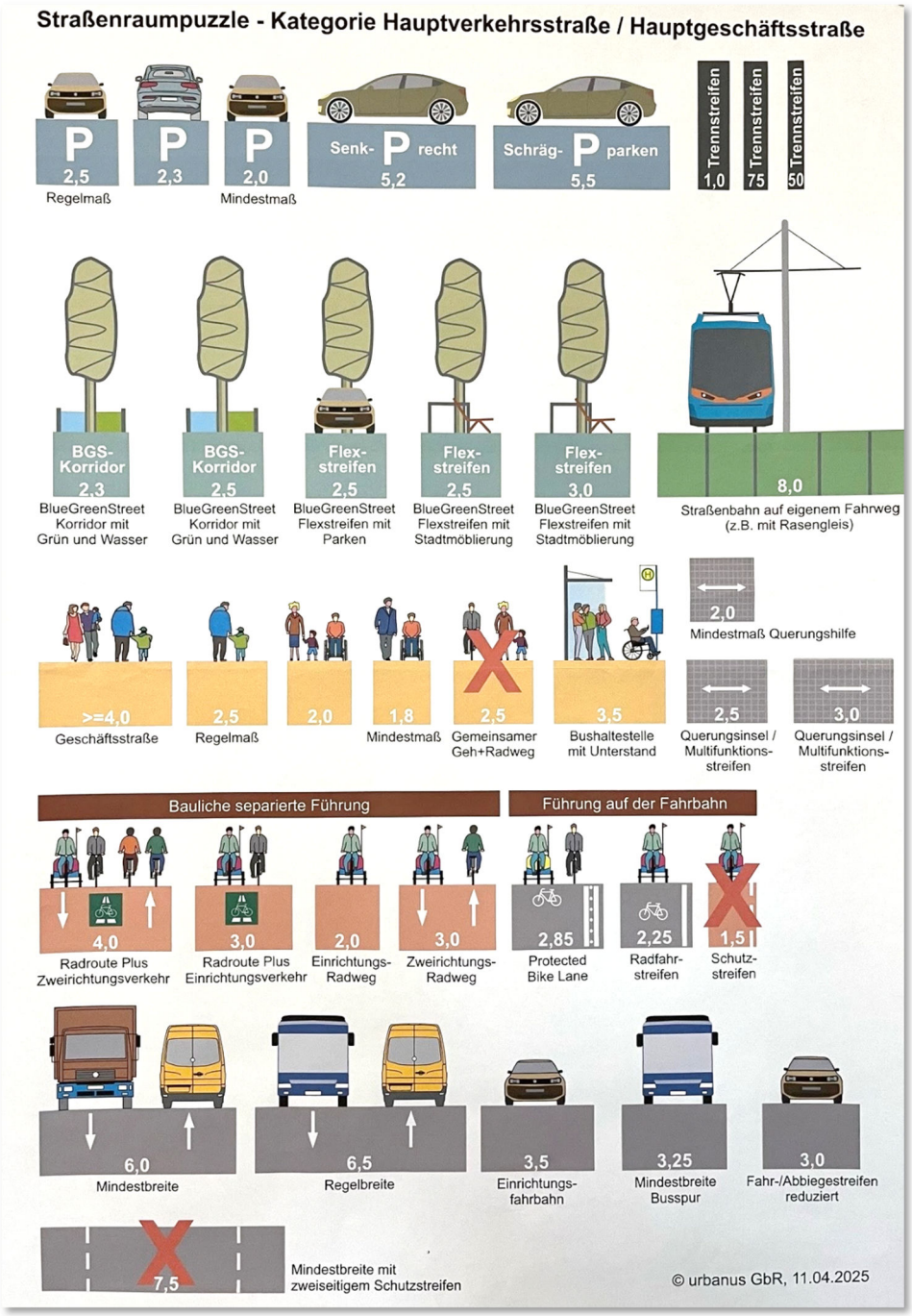


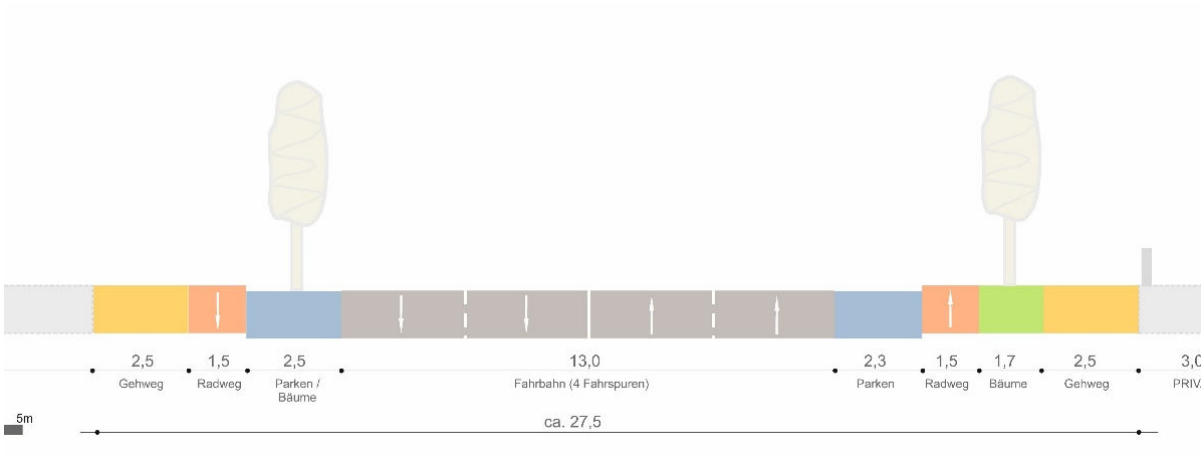
Abb. 16 Straßenraumpuzzle © urbanus GbR

Das Straßenraumpuzzle bestand aus modularen Schablonen, die Straßenraumelemente mit Regel-, Mindest- und Maximalmaßen zeigten. Jede Schablone stellte ein nutzbares Element dar, das in einem Straßenraumquerschnitt eingebaut werden konnte. Einige Schablonen wie der gemeinsame Geh- und Radweg, der Schutzstreifen für Radfahrende und die Fahrbahn mit zweiseitigem Schutzstreifen wurden der Vollständigkeit halber mitaufgelistet, aber zur Nutzung ausgeschlossen, da sie aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens ungeeignet bzw. den anerkannten technischen Regelwerken zufolge unzulässig wären.

3. Ergebnisse des Planungsworkshops

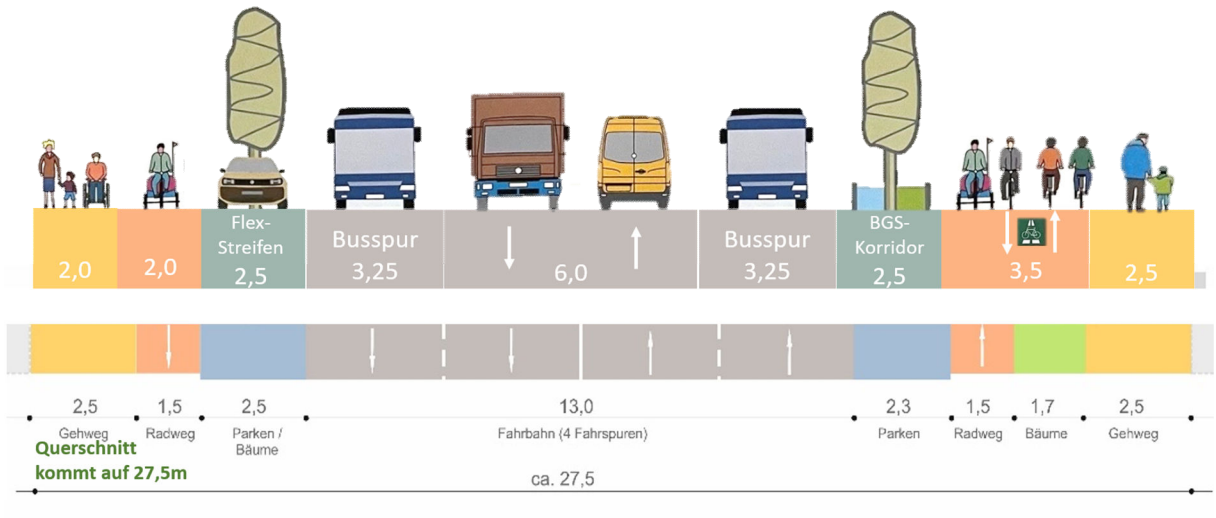
Einige Gruppen konnten sich im Rahmen des Planungsworkshops nicht auf eine einzige Vorzugsvariante einigen und schlugen zusätzliche Alternativvarianten vor. Diese Alternativen werden in diesem Kapitel dargestellt, fließen aber nicht in die Auswertung der Ergebnisse (Kapitel 4) ein.

Aktueller Straßenraumquerschnitt der Fackenburger Allee | Ecke Sadowastraße

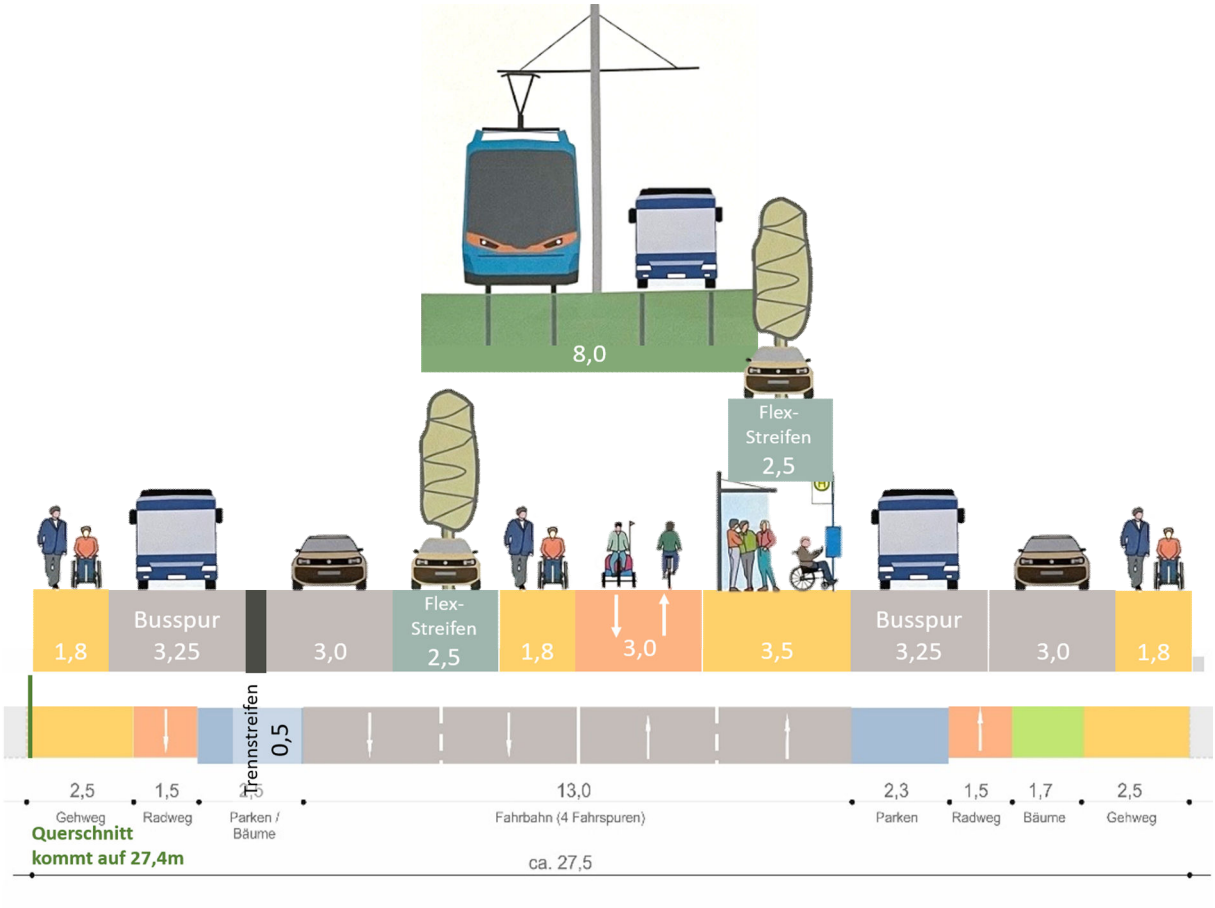


Die erarbeiteten Vorzugsvarianten der Workshopgruppen

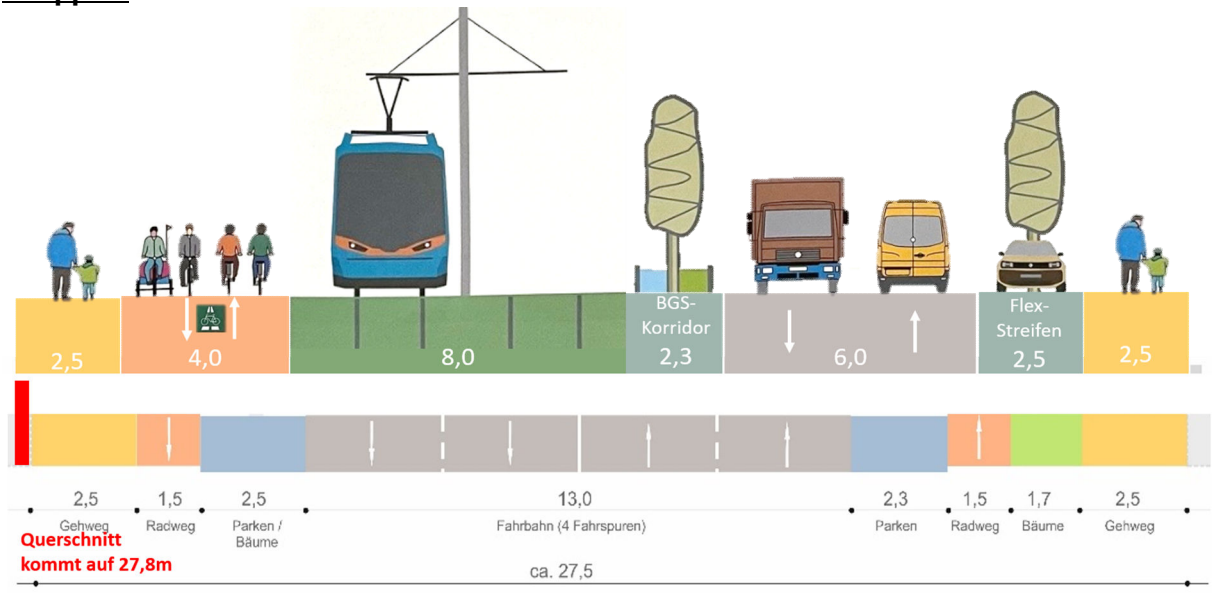
Gruppe 1



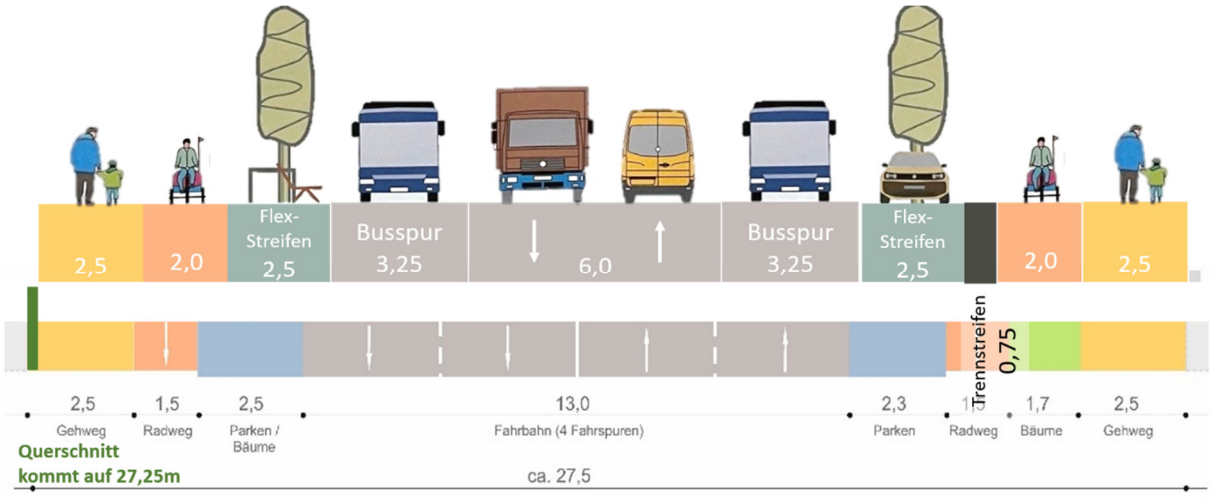
Gruppe 2



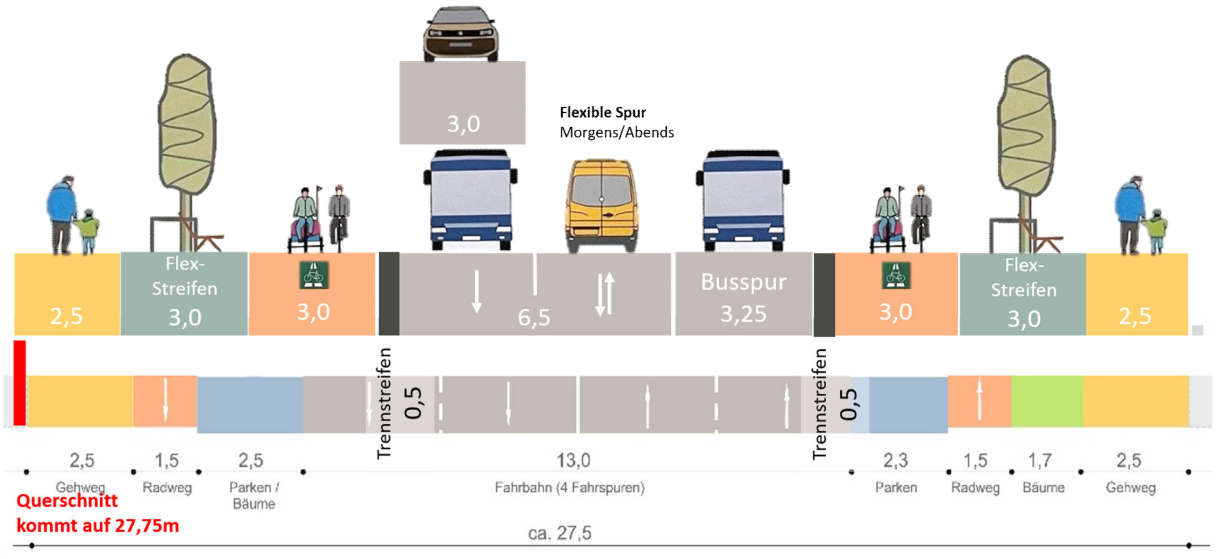
Gruppe 3



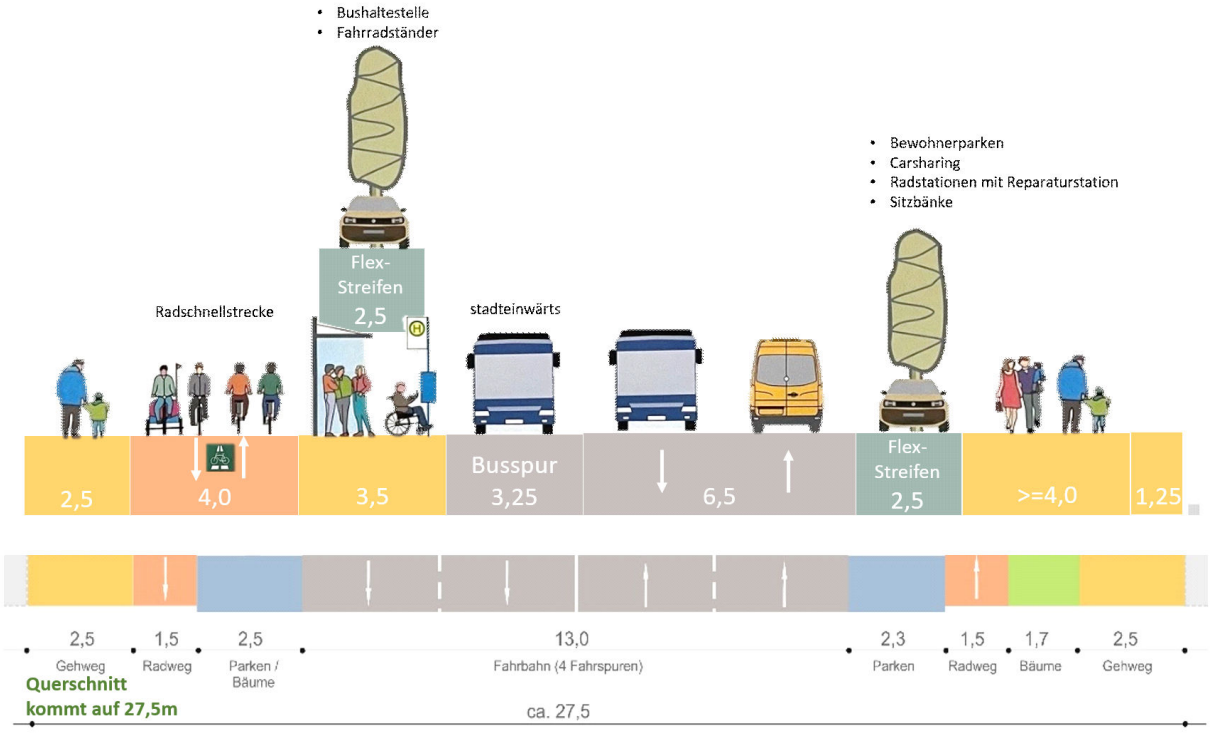
Gruppe 3 *Alternative*



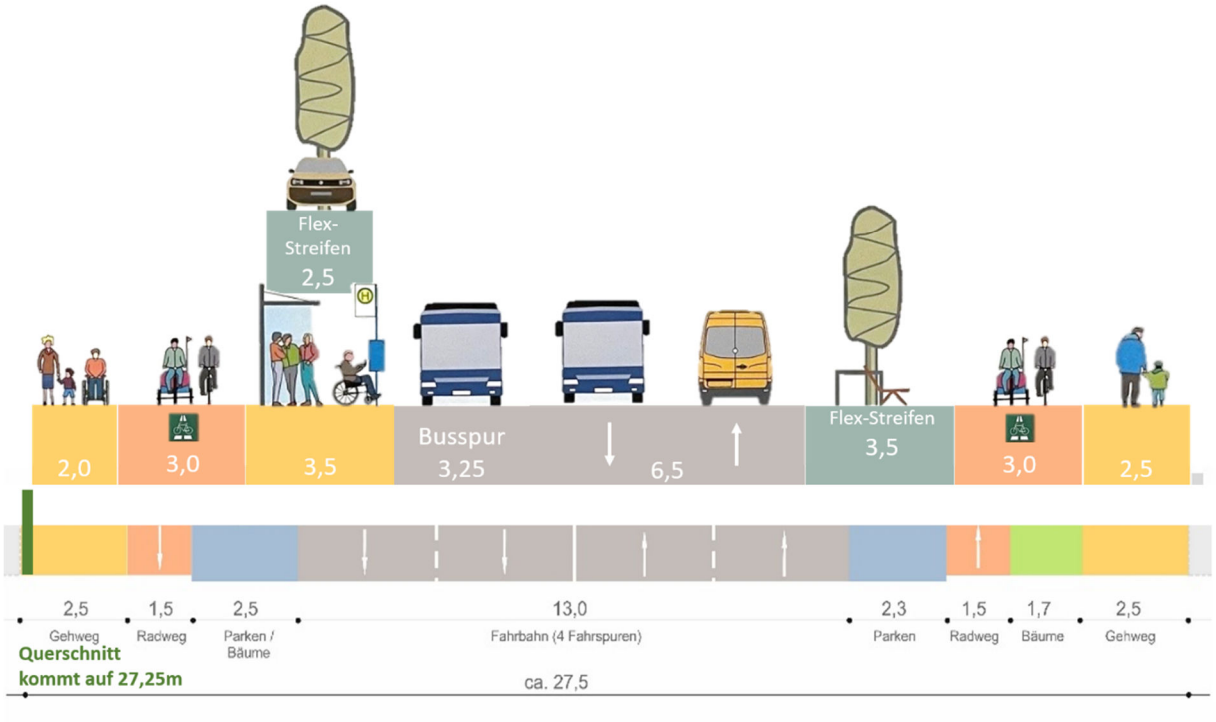
Gruppe 4



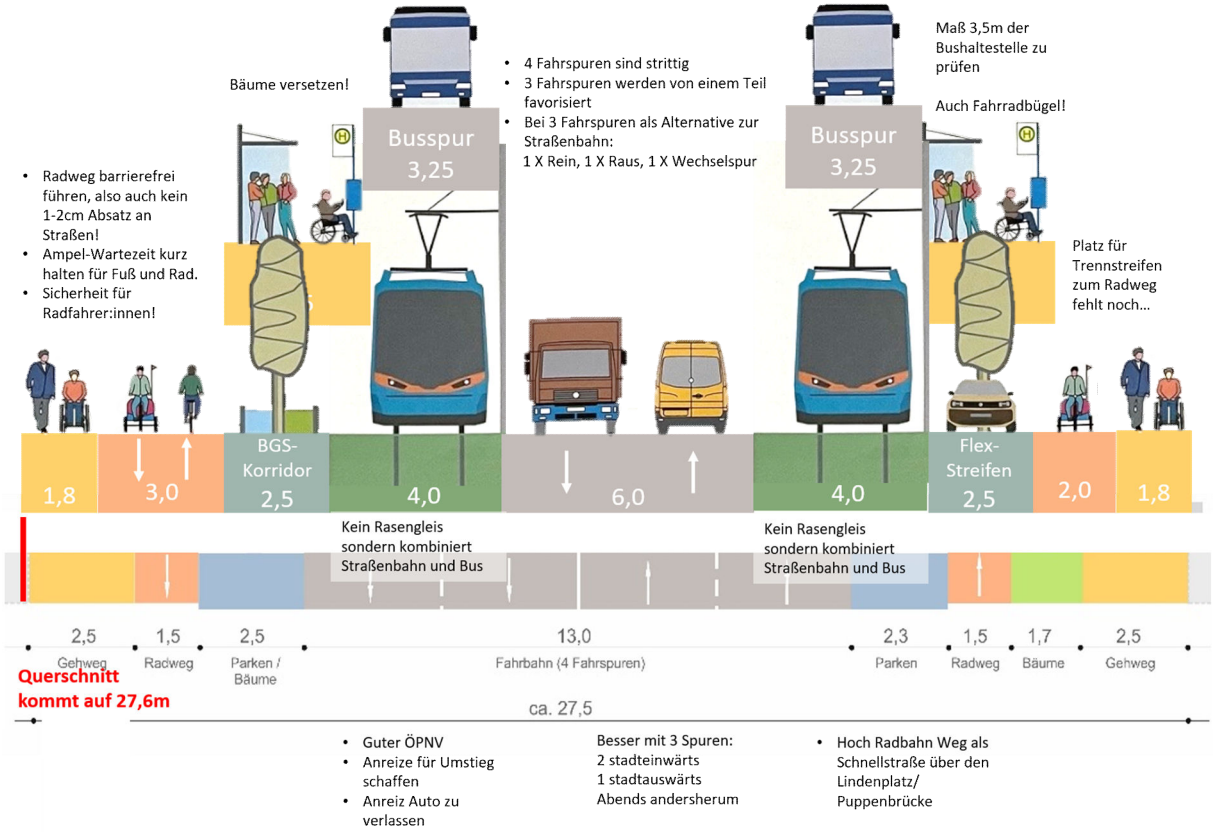
Gruppe 5



Gruppe 5 *Alternative*



Gruppe 6

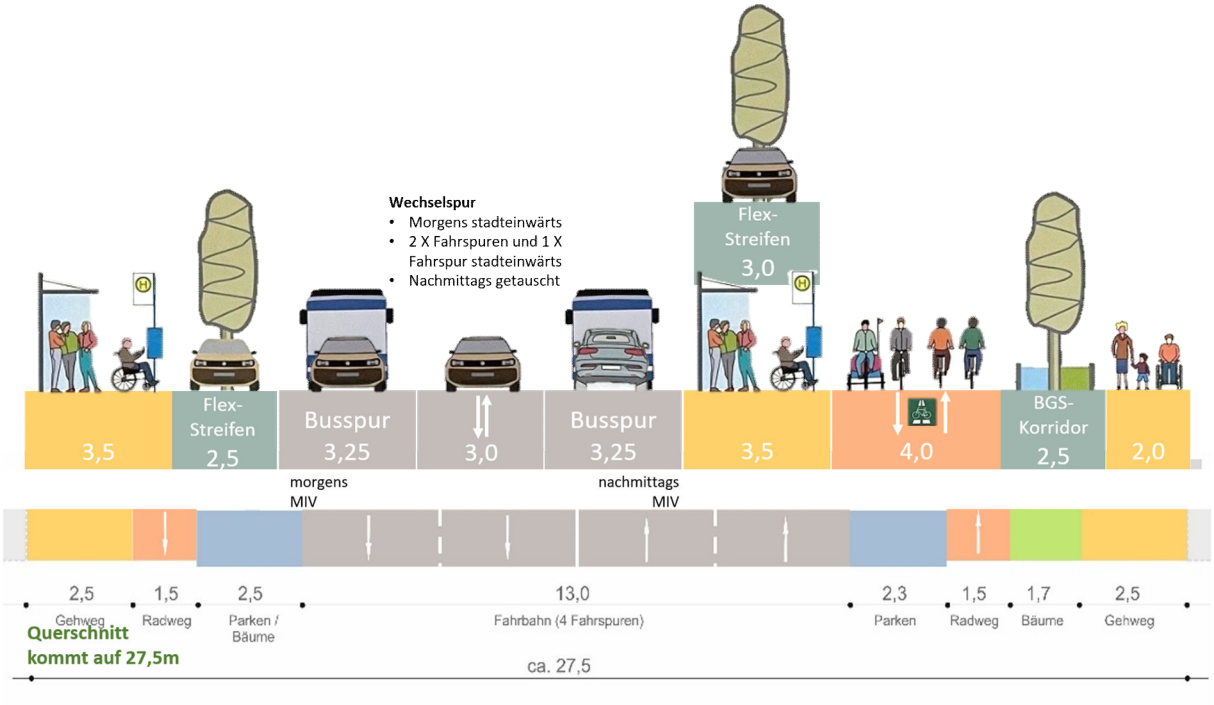


- Guter ÖPNV
- Anreize für Umstieg schaffen
- Anreiz Auto zu verlassen

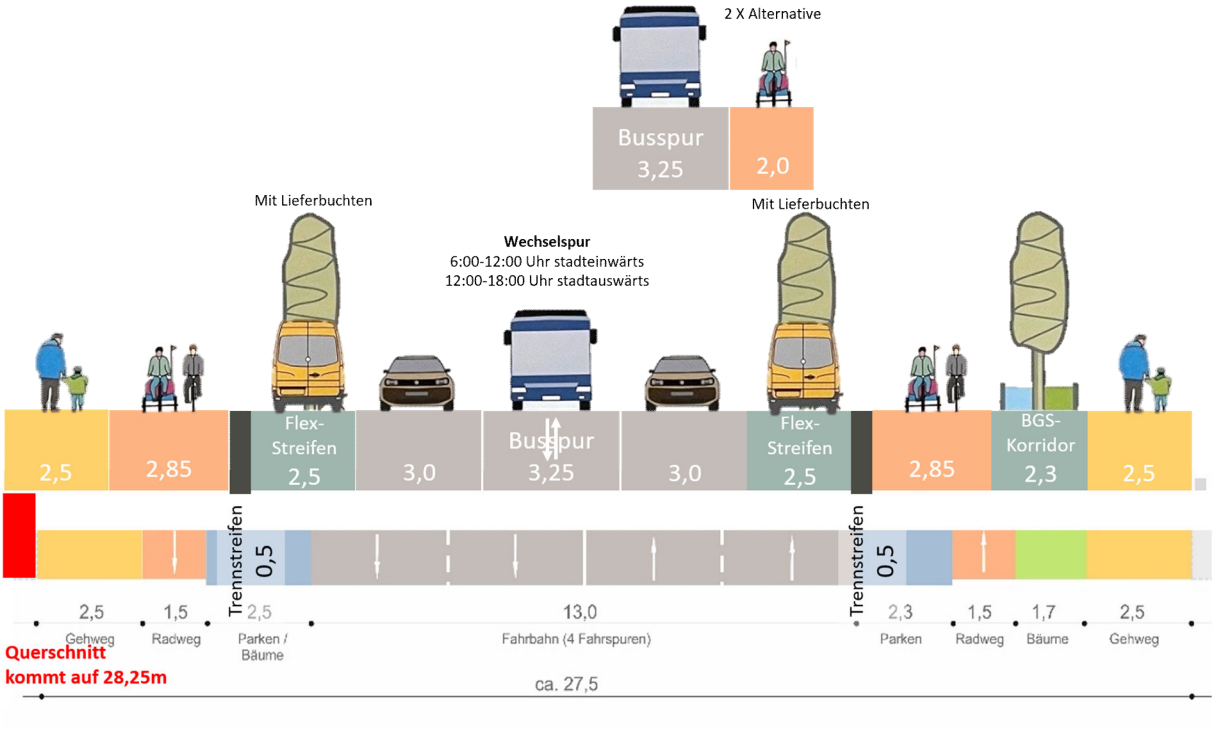
Besser mit 3 Spuren:
2 stadteinwärts
1 stadtauswärts
Abends andersherum

- Hoch Radbahn Weg als Schnellstraße über den Lindenplatz/ Puppenbrücke

Gruppe 7



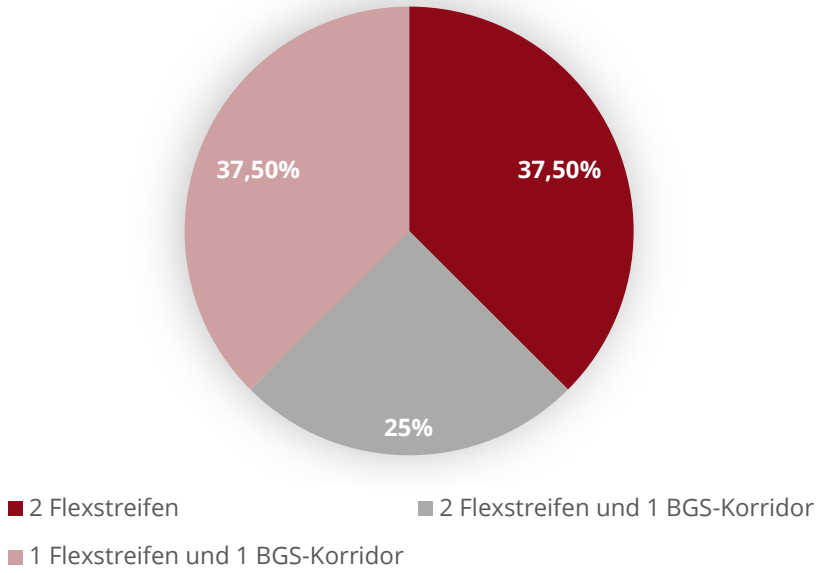
Gruppe 8


2 X Alternative
Busspur
3,25
2,0
Mit Lieferbuchten
Wechselspur
6:00-12:00 Uhr stadteinwärts
12:00-18:00 Uhr stadtauswärts
Mit Lieferbuchten
2,5
2,85
Flex-
Streifen
2,5
3,0
Busspur
3,25
3,0
Flex-
Streifen
2,5
2,85
BGS-
Korridor
2,3
2,5
Trennstreifen
0,5
Trennstreifen
0,5
2,5
Gehweg
1,5
Radweg
2,5
Parken /
Bäume
13,0
Fahrbahn (4 Fahrspuren)
2,3
Parken
1,5
Radweg
1,7
Bäume
2,5
Gehweg
Querschnitt
kommt auf 28,25m
ca. 27,5

4. Auswertung der Ergebnisse

PLANUNG DER GRÜNELEMENTE

ALLE GRUPPEN MÖCHTEN MIND. ZWEI GRÜNELEMENTE BEIBEHALTEN. DIE FLÄCHENANTEILE DER GRÜNELEMENTE NEHMEN IM VERGLEICH ZUM BESTAND ZU.



Im Vergleich zum derzeitigen Querschnitt der Fackenburger Allee sehen alle Vorzugsvarianten mind. zwei Grünelemente vor. Während aktuell ein 2,5 Meter breiter Flexstreifen mit Bäumen und Parkbuchten stadteinwärts sowie eine 1,7 Meter breite Baumreihe stadtauswärts bestehen, sind in den Vorzugsvarianten mind. zwei Flexstreifen mit 2,5m Breite vorgesehen. Die Grünelemente nehmen in den Umgestaltungen demnach mehr Fläche ein als im Bestand. Zwei Arbeitsgruppen ergänzten die Flexstreifen außerdem um zusätzliche Blue-Green-Streets-(BGS)-Korridore mit einer Mindestbreite von 2,3 Metern.

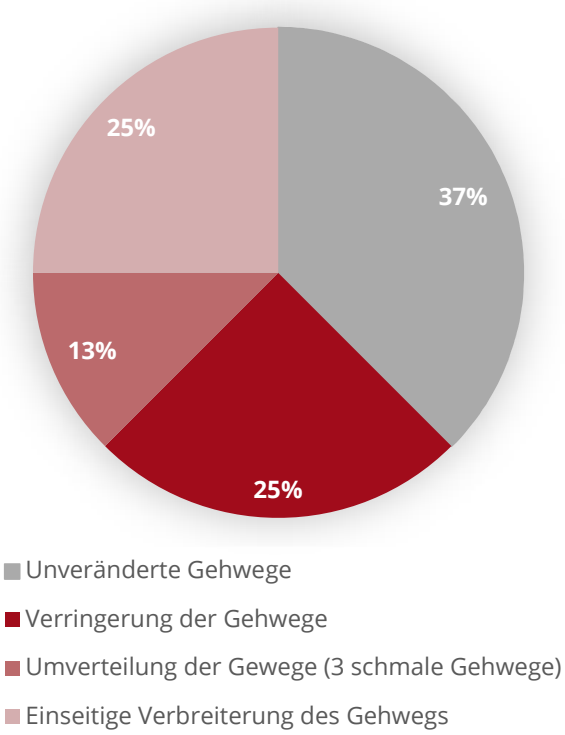
Die Flexstreifen integrieren neben den Parkbuchten auch Stadtmobiliar wie Sitzbänke, Fahrradständer usw.[1]

[1] Der BGS-Korridor ist ein durchgängiger und verbundener Korridor, der Verdunstungsbeete, Versickerungsbeete und –mulden, sowie Retentionsraum, also Flächen der Rückhaltung, für Starkregen integriert.
Die Flexstreifen hingegen sind nicht durchgängig, sie kombinieren Elemente der klimasensiblen Planung wie Baumstandorte, Versickerungs- und Verdunstungselemente mit anderen Elementen wie:

- Den ruhenden Verkehr
- Außengastronomie
- Sitzgelegenheiten
- Fahrradbügel
- Fahrradreparaturstationen
- Bushaltestelle

PLANUNG DES FUßVERKEHRS

FÜNF VON ACHT GRUPPEN ÄNDERN NICHTS AN DEN GEHWEGEN, ODER ABER VERRINGERN DIE BREITE.



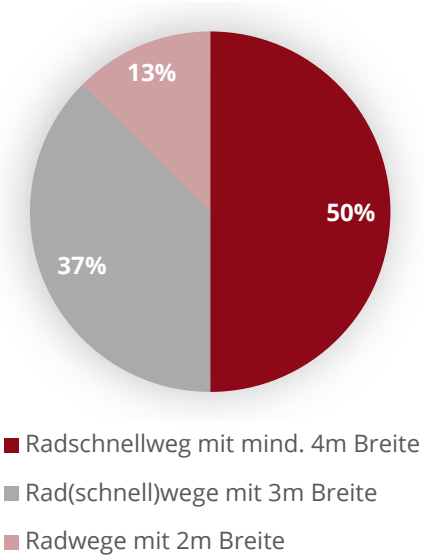
Die Fackenburger Allee verfügt über verhältnismäßig großzügige Gehwege, mit einer Breite von 2,5 m stadtein- und auswärts. Drei Gruppen entschieden sich in ihrer Vorzugsvariante für den Erhalt des Bestandes. **Zwei Gruppen verringerten die Gehwegbreiten auf 1,8 m bis 2 m.**

Eine Gruppe entschied sich für eine neue Anordnung der Gehwege. Sie ergänzten die äußeren Gehwege um einen weiteren mittig gelegenen Gehweg, aber verringerten dabei die Gehwegbreiten auf das Mindestmaß von jeweils 1,8 m.

Zwei von acht Gruppen planten stadtein- **oder** auswärts einen breiteren Gehweg von 3,5 m bis 4 m.

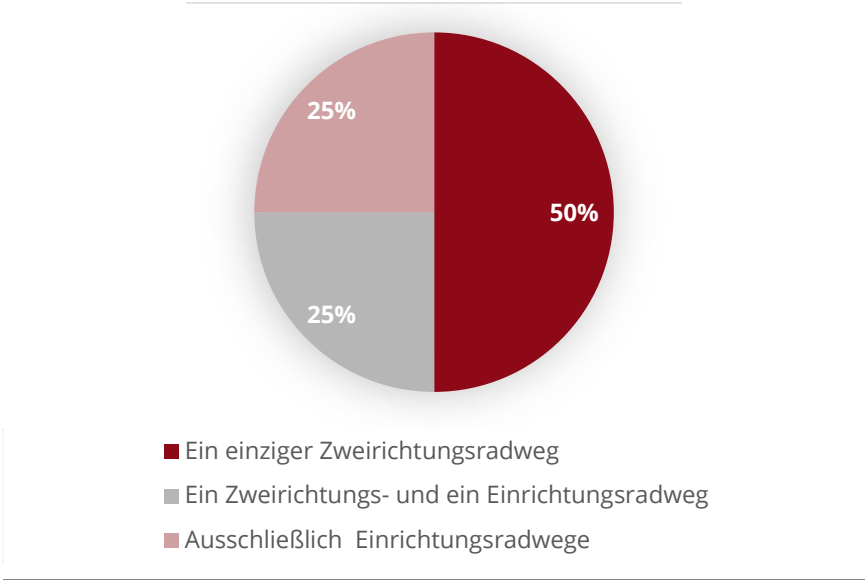
Planung des Radverkehrs

Alle Gruppen planten breitere Radwege.



Im Grunde planten alle Gruppen breitere Radwege. Lediglich eine Gruppe legt die bestehenden Radwege (mit jeweils 1,5m Breite) zusammen und gestaltet einen zentralen Zweirichtungsradweg mit 3m Breite aus. In diesem Fall bleibt der Flächenanteil des Radwegs identisch.

Die Hälfte der Gruppen planten mit einem Zweirichtungsradweg. Drei der vier Zweirichtungsradwege entsprachen dem Radschnellwegstandard (Breite 4m).

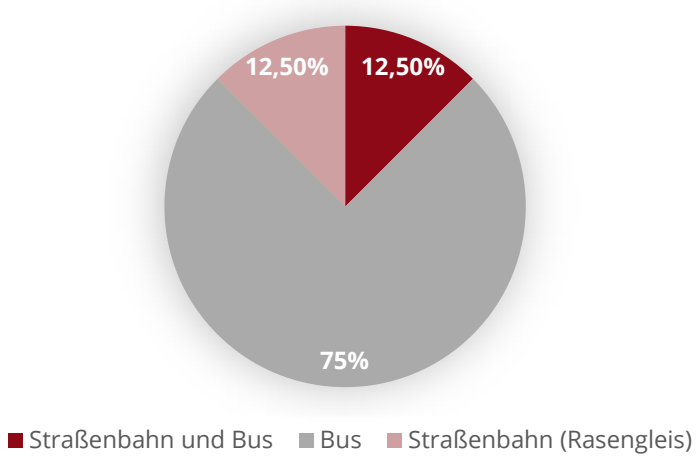


Außerdem planten alle Gruppen baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege.

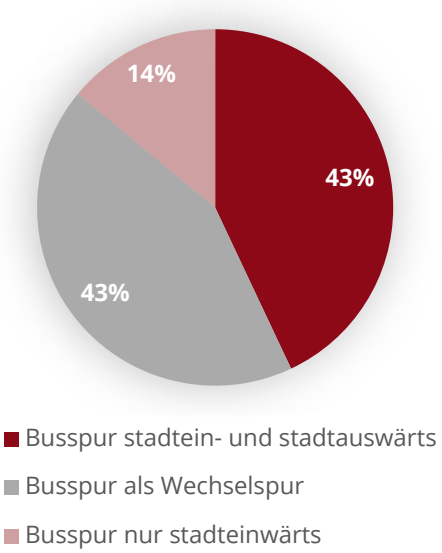
Zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr wurden BGS-Korridore, Flexstreifen und/oder Gehwege angeordnet. Lediglich eine Gruppe baute den Radweg neben der Fahrbahn an.

Die Planung des ÖPNV

Die Mehrheit der Gruppen bevorzugte den Bus als Verkehrsträger des ÖPNV.
Lediglich zwei Gruppen planten die Straßenbahn ein, wovon eine Gruppe die Straßenbahn mit dem Busverkehr kombinierte und auf ein Rasengleis verzichtete.



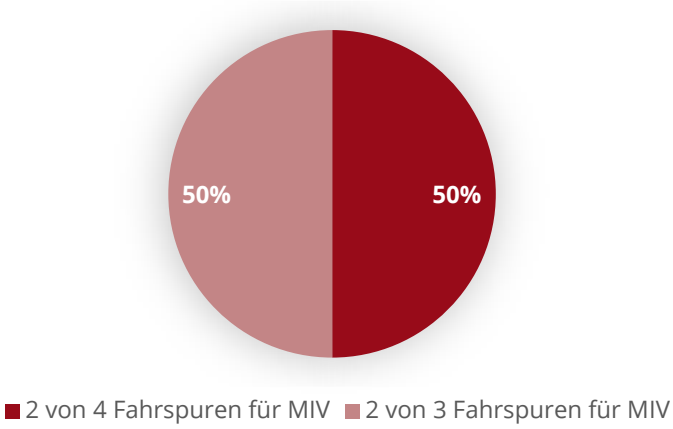
Außerdem planten alle Gruppen die sich für den Busverkehr entschieden mind. eine Busspur ein. Drei Gruppen entschieden sich für eine **Busspur in Form einer Wechselspur**. Die Busspur ist demnach je nach Tageszeit stadtein-oder stadtauswärts. In der Regel führt die Busspur morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts. In einzelnen Gruppen wurden Spuren auch flexibel geplant, sodass sie je nach Bedarf dem Bus- oder Kfz-Verkehr zustünden.



Im Vergleich zum bestehenden Straßenraumquerschnitt steigerte sich aber der Flächenanteil für den ÖPNV in allen Gruppen.

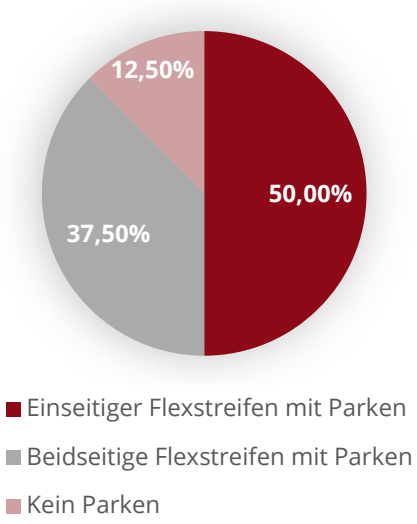
Die Planung des motorisierten Individualverkehrs

Alle Gruppen reduzierten den Flächenanteil des motorisierten Individualverkehrs.



Die Hälfte der Gruppen blieben bei 4 Fahrspuren und ordneten dem MIV aber nur 2 Fahrspuren zu. Die restlichen Fahrspuren blieben dem ÖPNV (Bus oder Straßenbahn) vorbehalten. Demnach reduzierten 4 Gruppen die Flächenanteile des MIV von den bestehenden 4 Fahrspuren auf 2 Fahrspuren. Die andere Hälfte der Gruppen reduzierte die gesamte Fahrbahn auf 3 Fahrspuren. Eine Fahrspur fungiert dabei als Wechselspur, sowohl für den Busverkehr als auch für den MIV.

Keine Gruppe plante einen Parkstreifen ohne weitere Nutzungen.



Die Hälfte der Gruppen reduzierten den ruhenden Verkehr auf einen einseitigen Flexstreifen, der das Parken integriert. 3 Gruppen behalten das beidseitige Parken bei und eine Gruppe verzichtete im betreffenden Abschnitt gänzlich auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

DER THEMENSPEICHER

Als flankierende Maßnahmen, Herausforderungen oder auch ergänzende Untersuchungen zu den ausgestalteten Vorzugsvarianten wurden folgende Vorschläge gemacht, die sich grob in fünf Kategorien einteilen lassen. Einige Maßnahmen und Vorschläge lassen sich nicht eindeutig einer Kategorie zuordnen. Außerdem stehen nahezu alle Maßnahmen unter der Prämisse, den Umweltverbund zu stärken.

Vorrang für Umweltverbund (Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr)

- Priorisierung an Knotenpunkten
- Verkehrsverdrängung berücksichtigen, Verlagerung in Wohngebiete vermeiden
- Leihräder integrieren
- Anreize für den Umstieg schaffen

Parkraummanagement & Flächengerechtigkeit

- Quartiersgaragen
- Parkgebühren nach Verfügbarkeit bspw. dynamisches Preissystem je nach Auslastung
- Park-and-Ride-Plätze
- Dem MIV weniger Raum geben

Verkehrssicherheit & Verkehrsberuhigung

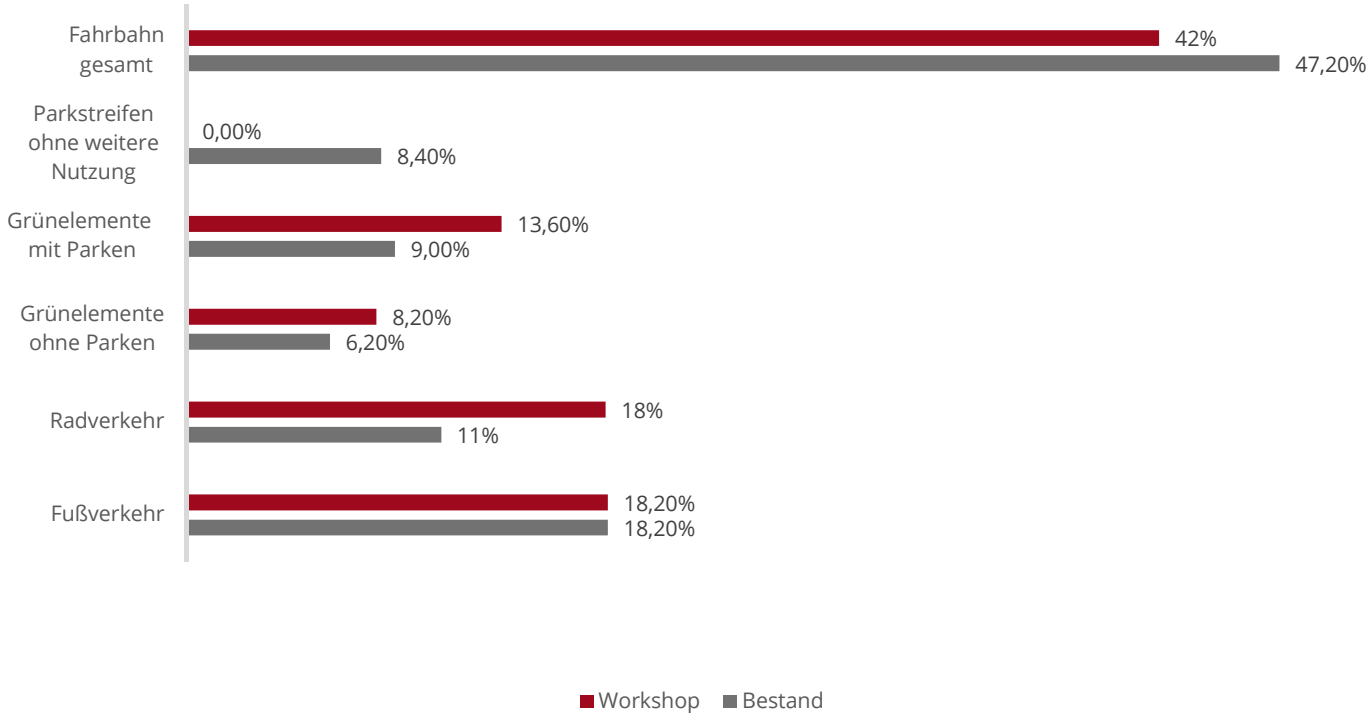
- Tempo 30 durch Gestaltung erzwingen bspw. Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, Schwellen
- Grüne Welle 30 prüfen
- Trennung der Verkehrsträger
- Trennstreifen berücksichtigen

Klimaresilienz & Aufenthaltsqualität

- BlueGreenStreets-Elemente einplanen
- Straßenraum soll grüner werden

5. Zusammenfassung der Ergebnisse

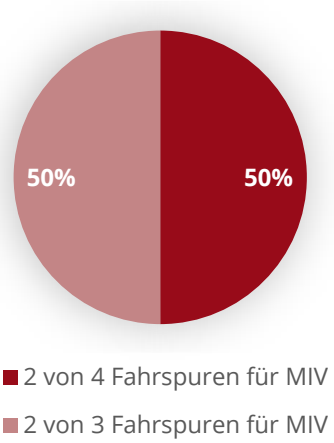
Flächenanteile des Straßenraumquerschnitts der Fackenburger Allee



Die größten Veränderungen am Straßenraumquerschnitt der Fackenburger Allee beziehen sich auf den Radverkehr sowie die Aufteilung der Fahrbahn. Dem Radverkehr wurde in den Vorzugsvarianten im Durchschnitt 7% Prozentpunkte mehr Fläche eingeräumt, was rund 1,9 m entspricht. Mehr Fläche wurde außerdem den Grünelementen zugewiesen.

Das Parken hingegen wurde deutlich reduziert. Wo im Bestand ein alleiniger Parkstreifen besteht, sind in den Vorzugsvarianten Flexstreifen mit einzelnen Parkbuchten oder aber BGS-Korridore, die keine Parkbuchten integrieren.

Die Aufteilung der Fahrbahn veränderte sich zugunsten des Umweltverbunds. Die 4 Spuren der Fackenburger Allee werden im Bestand von allen Kraftfahrzeugen geteilt. Die Vorzugsvarianten wiesen dem ÖPNV hingegen feste Fahrspuren, teilweise in Form einer Wechselspur zu, wodurch dem MIV im Durchschnitt lediglich zwei Fahrspuren zugewiesen wurden. Knapp die Hälfte der Gruppen reduzierte die Fahrbahn von vier auf drei Fahrspuren, zugunsten eines breiteren Radwegs oder eines zusätzlichen Grünelements.



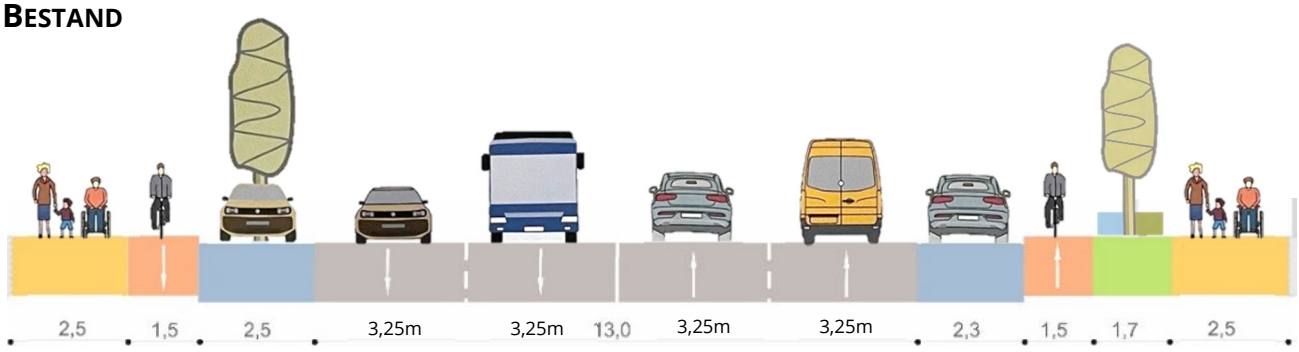
Auch die Anmerkungen für den Themenspeicher verdeutlichen die Tendenzen der Vorzugsvarianten. Primär wurden flankierende Maßnahmen vorgeschlagen, die den Umweltverbund stärken.

Aus den oben angegebenen **FLÄCHENANTEILEN DES STRAßENRAUMQUERSCHNITTS DER FACKENBURGER ALLEE** lassen sich theoretisch folgende Maße der einzelnen Verkehrsträger errechnen:

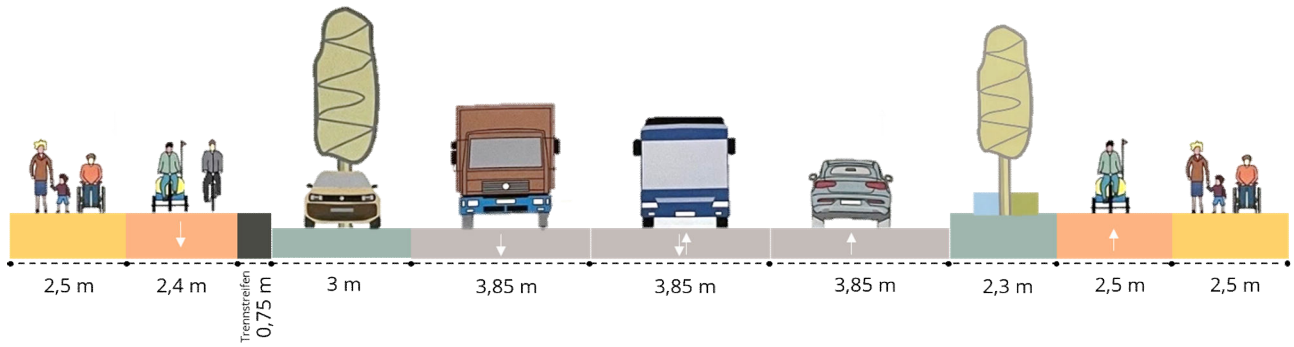
- Fahrbahn: 11,55m
- Grün mit Parken: 3,74m
- Grün ohne Parken 2,25m
- Radweg: 4,95m
- Gehweg: 5m

Daraus lässt sich ein exemplarischer Straßenraumquerschnitt gestalten. Dieser dient lediglich der Veranschaulichung der Ergebnisse der Workshops und ist nicht ohne weitere Maßnahmen, wie z. B. das Umpflanzen des Baumbestandes, realisierbar.

BESTAND



VERANSCHAULICHUNG DER ERGEBNISSE DER WORKSHOPS



Weitere Infos zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans finden Sie unter: https://www.luebeck.de/vep

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14413
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Oliver Bahr (E-Mail: oliver.bahr@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) - geplante Änderungen ab dem 01.01.2027

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die NAH.SH plant unter Einbeziehung der NSH sowie der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zum 01.01.2027 eine grundlegende Änderung der Tarifsystematik am SH-Tarif umzusetzen. Die Umsetzung ist der Abschluss des im Oktober 2021 gestarteten Projekts „Erstellung eines Tarifentwicklungsplans“, kurz TEP unter Federführung der NAH.SH.

Die Hansestadt Lübeck wurde in dieses Projekt fachlich, sowohl in der Funktion als Aufgabenträgerin für den ÖPNV als auch über die städtische Gesellschaft Stadtwerke Lübeck mobil (SWL Mobil), eingebunden. Hierbei wurden insbesondere die Tarifwünsche des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2020/09616-09 eingebracht.

In der Anlage 1 „Der Tarifentwicklungsplan“ sind die Überlegungen und Herleitungen des Tarifkonzepts beschrieben. Das Ergebnis ist ein Tarif, der „Einfach für alle“ werden soll. Der TEP wurde am 16.05.2024 abgeschlossen und bildet die Basis für die Feinkonzeption der geplanten Anpassungen zum 01.01.2027.

In der Anlage 2 sind die geplanten Veränderungen für den Lokalbereich der Hansestadt Lübeck beschrieben. Die dort genannten Preise für die Sortimente spiegeln einen Arbeitsstand wider und dienen erstmal nur zur Orientierung, wie sich die Änderungen auf die aktuellen Fahrpreise auswirken würden.

Die landesweiten Fahrpreise bzw. die neue Tarifmatrix stehen noch nicht fest. Die Änderungen in der Tarifstruktur sind jedoch so umfangreich, dass bereits jetzt hierzu berichtet wird. Die Tarifanpassungen sollen erlösneutral umgesetzt werden, so dass die Hansestadt Lübeck zumindest keine negativen finanziellen Auswirkungen erwarten muss. Lübeck muss der Tarifänderung zustimmen. Ohne Zustimmung kann die Tarifänderung landesweit nicht umgesetzt werden. Eine Beschlussvorlage ist nach Festlegung der Tarifmatrix, voraussichtlich für die Bürgerschaft im ersten Quartal 2026, vorgesehen.

Bericht:

Mit dem TEP wurde im Oktober 2021 begonnen. Ziel des TEP war es, eine gemeinsame Tarifentwicklungsstrategie zu entwickeln, die für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein sollte. Die Hansestadt Lübeck hatte hierzu im Vorwege die Beschlüsse der VO/2020/09616-09 in den TEP-Prozess eingebracht. Der Prozess startete ganz klassisch mit Bestandsaufnahmen und Analysen des bisherigen SH-Tarif. Der heutige SH-Tarif ist ein Relationstarif. Für jede Relation von einer Gemeinde zu einer Gemeinde im Geltungsbereich des SH-Tarifs ist mindestens eine Preisstufe definiert. Insgesamt gibt es 27 Preisstufen sowie div. Sonderpreisstufen in einzelnen Kreisen/kreisfreien Städten. Das Fahrkartensortiment besteht aus einem Kernsortiment von Einzel-, Tages- und Monatskarten. Zudem gibt es regional begrenzte Sortimente. Ein regional begrenztes Sortiment ist z. B. die Kurzstreckenkarte in den kreisfreien Städten Kiel, Neumünster und Lübeck. Sie ist hingegen nicht in Flensburg und den anderen Kreisen verfügbar. Die ÖPNV-Nutzenden können daher nicht sofort erkennen, welches Tarifprodukt das richtige und zudem auch das günstigste Angebot für sie ist. Das sorgt insbesondere bei Gelegenheitskunden dafür, dass der Tarif als kompliziert und nicht nachvollziehbar empfunden wird.

Das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 sowie die dauerhafte Einführung des Deutschland-Tickets ab dem 01.05.2023 änderten die Zielrichtung des TEP grundlegend. Der Erfolg des Deutschland-Tickets liegt neben dem attraktiven Preis insbesondere in der Einfachheit - eine Fahrkarte kaufen, alle Verkehrsmittel nutzen -. Marktforschungen zeigten, dass dieses ebenfalls ein erhebliches Potential für den SH-Tarif darstellen kann. Die Anpassungen des SH-Tarifs erfolgen daher unter der Annahme, dass Vielfahrer das Deutschland-Ticket nutzen werden und der SH-Tarif hier lediglich eine Ergänzung darstellen muss. Bei Gelegenheitskunden steht die Einfachheit im Fokus, ergänzt um einen möglichst ansprechenden Fahrpreis.

Der neue Tarif „Einfach für Alle“
Der neuen SH-Tarif orientiert sich in allererster Linie an den Zielgruppen, die unkompliziert an ein Ticket kommen möchten, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist. Durch ein einfaches und attraktives Tarifgefüge passt er als „einfacher“ Tarif sehr gut zum D-Ticket.

Das Herzstück ist ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell mit nur noch wenigen Preisstufen (Lokal–Umland[1]–Verbund) statt bisher >70[2] Preisstufen:

- Lokalpreisstufe in verschiedenen preislichen Ausprägungen für alle Gemeinden und Städte
- Umlandpreisstufe für Mobilität im Umland des lokalen Raums (Gemeinde/Stadt)
- Netzpreisstufe für Mobilität im gesamten Verbundraum (Schleswig-Holstein und Hamburg AB) sowie dem vollständigen HVV-Raum [3]

[1] Aktuell wird das Umland in weitere Stufen aufgeteilt. Diese Anpassung ist notwendig um die Tarifreform erlösneutral umsetzen zu können.
[2] 27 normale Preisstufen sowie die div. regionalen Sonderpreisstufen
[3] In Planung. Bisher sind vom HVV nur die Ringe AB in der Netzpreisstufe enthalten

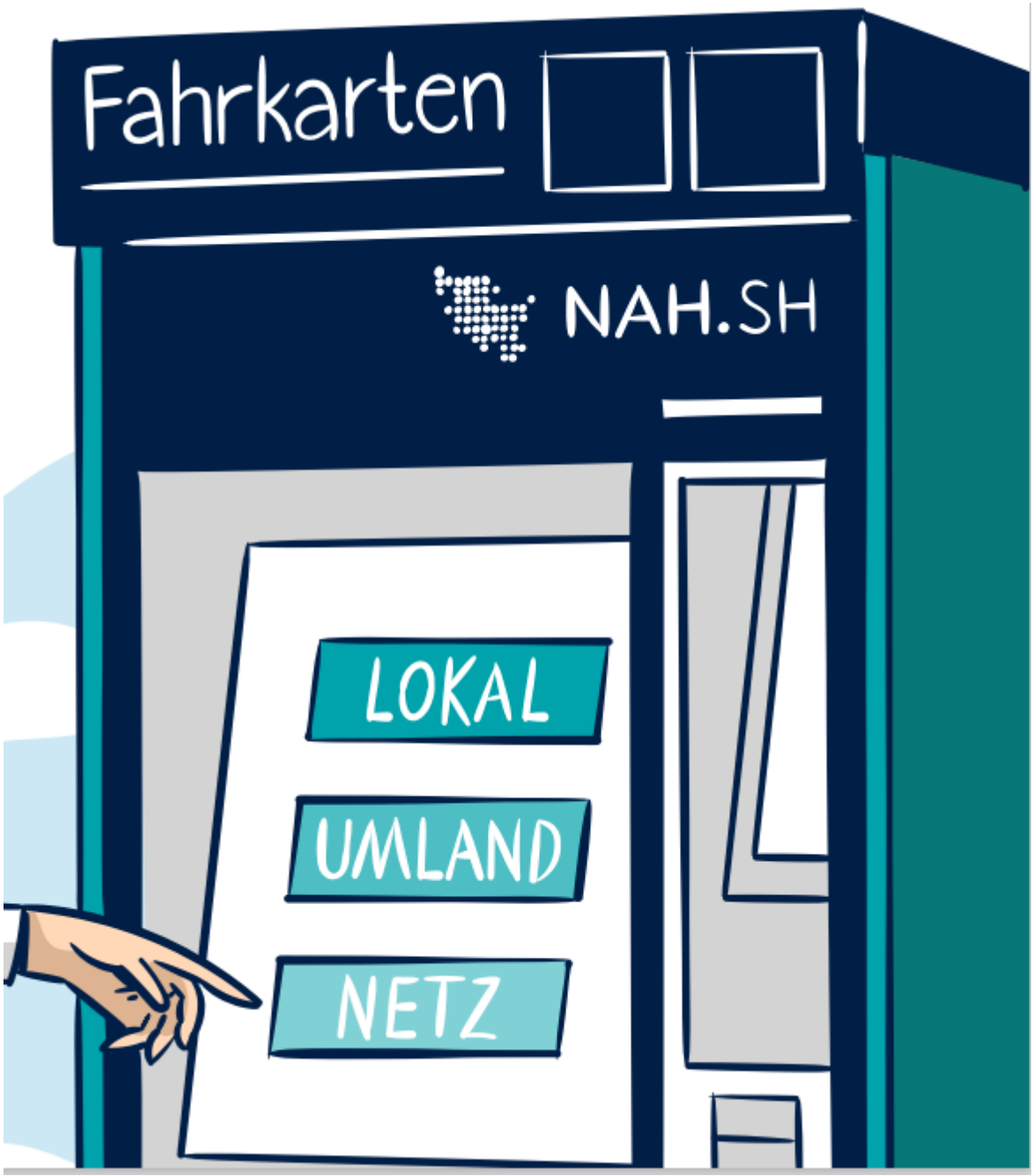


Abbildung 1: Beispielhafter Fahrkartenautomat mit den drei Preisstufen

Für alle Gemeinden und Städte gibt es eine eigene Lokalpreisstufe, hierauf baut eine Umlandpreisstufe auf. Fahrten darüber hinaus finden immer im Gesamtnetz (Land SH sowie Hamburg AB + HVV) statt.

Für die HL sehen die aktuellen Pläne das folgende Umland vor. Eine genaue Aufteilung in die Umlandpreisstufen ist noch in Vorbereitung:

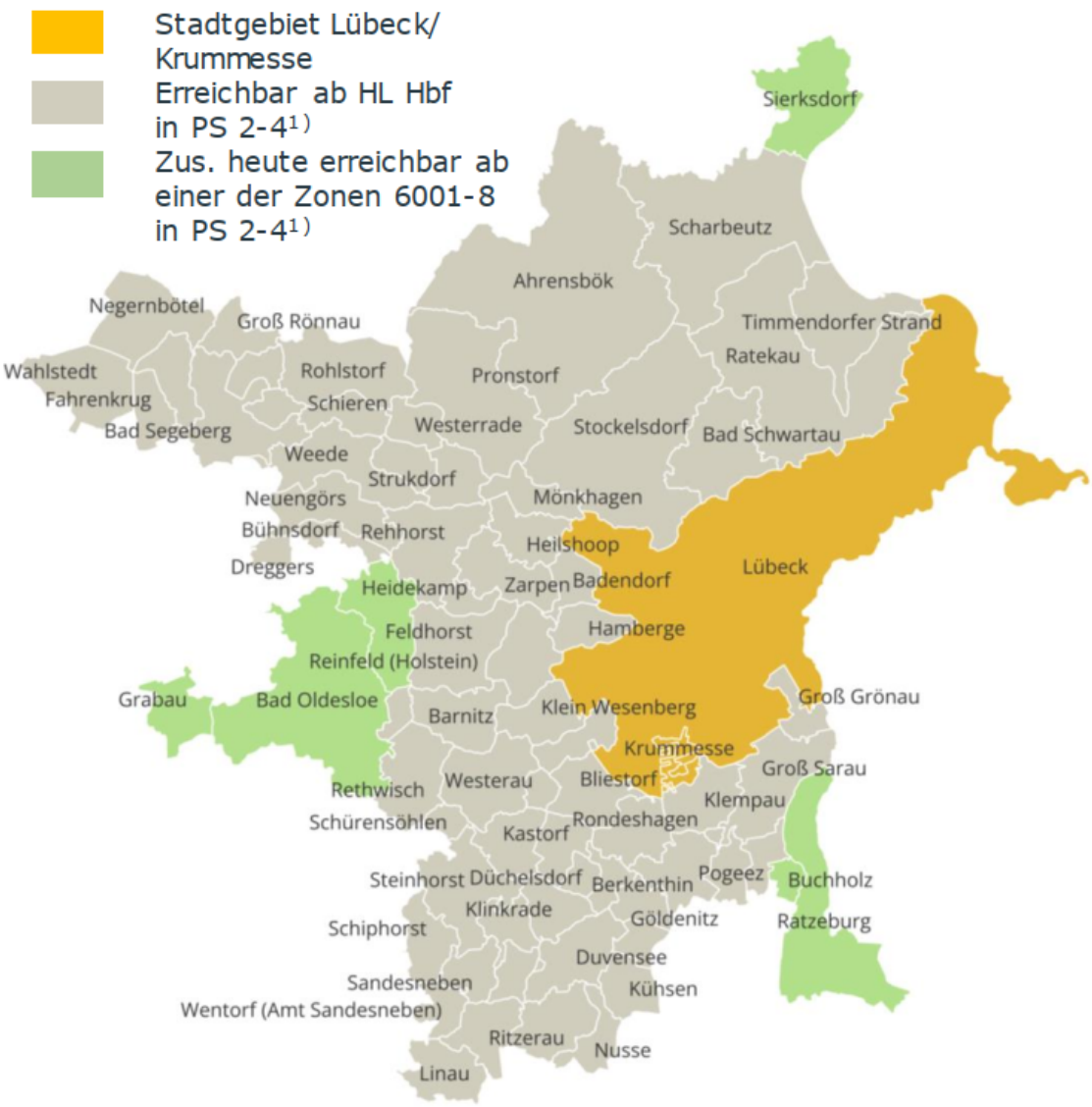


Abbildung 2: Karte der geplanten Zuordnung zum "Umland". Gelb ist die Lokalpreisstufe, grün und grau das Umland. Auf Grund der geplanten Aufteilung des Umlands in 3 Bereiche sind noch leichte Änderungen zu erwarten.

Das aktuelle Preismodell steht bisher noch nicht fest. Für die Lokalpreisstufe kann jede Gemeinde eigenständig einen Preis festlegen. Hierbei ist ein Abstand von min. 15 % zur Umlandpreisstufe einzuhalten. Die Hansestadt Lübeck hat sich im Prozess für eine einheitliche, verbundweit gültige Lokalpreisstufe, ausgesprochen. So sollte verhindert werden, dass es im lokalen ÖPNV-Preis zu einem Wettbewerb nach kommunalen Kassenlagen kommt. Dieses wurde jedoch abgelehnt. Aus Mehrheitssicht ist es notwendig, dass es im lokalen Bereich individuelle Preisniveaus gibt. So soll sichergestellt sein, dass eine kleine Gemeinde oder Stadt nicht den vergleichsweise hohen Tarif der kreisfreien Städte zahlen muss. Die Netzkarte wird knapp günstiger als zwei Umlandkarten.

Eine Besonderheit ist jedoch, dass die Preisstufe 1 auf dem Lübecker Stadtgebiet in der neuen Systematik nicht fortbestehen kann, da es nur eine Lokalpreisstufe geben kann. Ob dieses Auswirkungen im Nutzerfahrverhalten der Fahrgäste haben wird, kann aktuell nicht abgeschätzt werden. Allerdings finden gegenwärtig lediglich 4 % der Barverkäufe in der Preisstufe 1 statt. Für kurze Reiseweiten (bis zu 5 Haltestellen) steht weiterhin das Kurzstreckenticket als Alternative zur Verfügung. Trotzdem wird es für Fahrgäste zu Preishärten kommen.

Fahrten nach Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz werden in dem neuen Tarifmodell in die günstigste, aber teurere Umlandstufe und nicht in die Lübecker Lokalzone fallen. Sie

werden jeweils eine eigene Lokalzone erhalten. Fahrten z. B. von Stockelsdorf nach Bad Schwartau fallen dann bereits in eine Umlandpreisstufe. Die HL hat im Prozess wiederholt versucht, eine einheitliche Lokalzone, auch mit Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz, zu realisieren. Allerdings hat sie auf konkrete Ausgestaltung keinen direkten Einfluss, da die zuständige Aufgabenträgerschaft beim Kreis Ostholstein liegt. Die Zuordnung in die Lübecker Lokalpreisstufe führt zu geringeren Einnahmen, die durch den Aufgabenträger auszugleichen sind. Der Kreis ist weiterhin nicht bereit, diesen finanziellen Ausgleich für Fahrgeldmindereinnahmen vorzunehmen.

Vorteile für Lübeck	**Risiken für Lübeck**
Einzelfahrten auf mittleren und langen Reiseweiten, insbesondere nach Hamburg, werden erheblich günstiger	Die Region Lübeck kann nicht fortbestehen
Die Attraktivität Lübecks als Oberzentrum steigt auf Grund geringerer Fahrpreise	Fahrten nach Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz erfahren einen Preissprung
Steuerung der Höhe der Lokalpreisstufe möglich	Lokalpreisstufe nach Kassenlage/fehlende Einheitlichkeit
Durch die Definition eines festen „Umlandes“ ist der Gültigkeitsbereich einer Fahrkarte für die Fahrgäste klarer	Preisabsenkungen der Lokalpreisstufe wären durch die Hansestadt Lübeck auszugleichen
	Wegfall der Preisstufe 1 innerhalb Lübecks
	Die für die Fahrgäste klare Definition des Umlandbereiches, könnte Fragen zu seinem Zuschnitt aufwerfen (hier z. B. warum bis Wahlstedt, aber nicht bis Mölln o. Ä.)

Änderungen/Anpassungen für Vielfahrende
Das Angebot für Vielfahrende wird auf einige wenige Kernprodukte zusammengeführt und stellt sich wie folgt dar:

- Deutschlandticket
  - Regulär
  - Vergünstigt für Schüler:innen[4], Studierende und Freiwilligendienstleistende
  - Vergünstigt als Jobticket
- 1. Klasse als Pauschalpreis zu allen Zeitkarten zu buchbar
- Monatskarte und Abo (Lokal)
  - Vergünstigt als lokales Jobticket

Für Vielfahrende ist das Deutschlandticket das Regelprodukt. Dieses wird ergänzend um Angebote aus dem Bereich der Zusatznutzen, wie z. B. ein Upgrade für die 1. Klasse. Abgerundet wird das Tarifsortiment für Vielfahrende mit einer Monatskarte für den lokalen Bereich. Die Monatskarte kann sowohl im Abo also auch einzeln erworben werden.

Für die Hansestadt Lübeck bieten sich zumindest im Bereich der lokalen Monatskarte weiterhin Gestaltungsmöglichkeiten. Allerdings soll ein erster Zielpreis für eine lokale Monatskarte auf dem Niveau des Deutschland-Tickets bzw. max. knapp darunterliegen. Das erfolgt vor dem Hintergrund, dass die Tarifreform ergebnisneutral umgesetzt werden soll. Eine weitere Preisreduzierung wäre ggf. durch die HL zu finanzieren und wird daher momentan nicht weiterverfolgt. Die neue lokale Monatskarte ist wie das Deutschland-Ticket eine personenbezogene Fahrkarte, die nicht übertragen werden kann. Ebenfalls entfallen die bekannten Mitnahmeregelungen am Wochenende.

Anpassungen im Tarifsortiment
Vorgesehen ist eine erhebliche Vereinfachung im Fahrkartensortiment. Dieses geschieht zu Lasten div. Sonder- und Rabattierungskarten. Die Zielsetzung ist, auch hier einen möglichst

[4] In Lübeck bereits seit dem 01.08.2024 umgesetzt

einfachen Tarif zu schaffen. Für Gelegenheitsfahrende (sog. Bartarif) werden daher nur noch die folgenden Fahrkarten angeboten:

- Einzelfahrkarte
- Einzelfahrkarte ermäßigt für Kinder unter 14 Jahre. Der Preis beträgt dabei immer 40% der Einzelkarte eines Erwachsenen
- Tageskarte (lohnt sich bereits ab der zweiten Fahrt)
- Tageskarte Gruppe für bis zu 5 Reisende (Basispreis Tageskarte plus Zuschlag für jede weitere Person)
- 1. Klasse als Option gegen Aufpreis zur Tageskarte zu buchbar[5]
- Kurzstreckenticket bis max. 5 Haltestellen in den kreisfreien Städten

Wegfallen sollen dafür die folgenden Tarifprodukte/Tarifeinschränkungen (darunter insbesondere auch regionale Sondertarifprodukte):

- Wochenkarte
- 4er-Karten (Mehrfahrtenkarte)
- Großgruppenkarten/Gruppenkarte für mehr als 5 Personen
- Sperrzeiten (z. B. bei der Kleingruppenkarte, die bisher erst ab 9 Uhr gilt)
- Anerkennung von Rabattkarten wie BahnCard/SH-Card (25%)
- Eigenständige Tarifprodukte 1. Klasse

Diese Maßnahmen vereinfachen den Tarif für die Kund:innen, sodass kaum Tarifkenntnisse erforderlich sind. Darüber hinaus wird aber auch der Vertrieb vereinfacht (z. B. weniger Schulungsaufwand für das Fahrpersonal) und bei zukünftigen Tarifanpassungen reduziert sich der heute noch hohe Verwaltungsaufwand. Die hierdurch eingesparten Kosten können zu einer Reduzierung des Fahrpreises genutzt werden.

Auswirkungen/Bedeutung für Lübeck
Die Vereinfachungen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Lokalzone Lübeck und sind im Folgenden zusammengefasst:

Chancen	**Risiken**
Vorteile im Vertrieb durch weniger Sortimente	Nutzende von Wochenkarten müssen auf alternative und ggf. teurere Ticketsortimente ausweichen
Beschleunigung im Busverkehr durch schnellere Verkaufsprozesse im Bus	Wegfall der Möglichkeit, Fahrkarten auf „Vorrat“ zu kaufen
Tageskarte ist eine attraktive Alternative zur 4er Karte	Das Produkt „Kurzstrecke“ ist weiterhin nicht einfach für den Gelegenheitskunden
Wegfall der veralteten Entwerter-Infrastruktur für 4er Karten	Fahrgäste, für die das bisherige Ticketsortiment passgenau war und die für ihre spezifische Situation keine adäquate Alternative finden, könnten dem ÖPNV verloren gehen
Kostenersparnisse im Bereich der Wartung/Betrieb von Fahrkartenentwerter	
Fehlende Rabatte für Einzelfahrten erhöhen die Chance, dass direkt ein Deutschland-Ticket erworben wird	
Kurzstreckenkarte konnte beibehalten werden	
Kurzstreckenkarten werden ohne Sperrzeiten angeboten	
Gewinnung neuer Fahrgäste im Gelegen-	

[5] Für den Busverkehr in Lübeck ohne Bedeutung, da es hier keine 1. Klasse gibt.

Chancen	Risiken
heitsbereich, die bisher durch den sprichwörtlichen „Tarifdschungel“ von einer ÖPNV-Nutzung abgeschreckt waren	

Weiterer Zeitplan
Die NAH.SH bzw. die mit der Umsetzung beauftragte Beratungsgesellschaft wollen in 2025 die Feinplanung des neuen Tarifes, inklusive einer neuen Tarifmatrix, abgeschlossen haben. Anhand dieser Planungen können die finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Aufgabenträger abgeleitet werden. Kosten sollen für sie nicht entstehen. Allerdings müssen die Verkehrsunternehmen von Mindererlösen, die durch die Tarifumstellung entstehen könnten, durch die Aufgabenträger freigehalten werden. Daneben können noch Kosten für die Tarifumstellung anfallen. Hierzu müssen gesonderte Beschlüsse eingeholt werden. Jeder Kreis bzw. kreisfreie Stadt muss im Rahmen des Verbundausschusses der NAH.SH der Tarifreform zustimmen. Sofern ein Kreis/kreisfreie Stadt diese Zustimmung nicht gibt, kann der Tarif verbundweit nicht umgesetzt werden. In der HL wird diese Beschlussfassung für das erste Quartal 2026 vorbereitet.

Fazit
Fachlich unterstützen sowohl der Aufgabenträger der HL als auch die SWL mobil die Ergebnisse des TEP und die in diesem Bericht beschriebenen Umsetzungen. Es wurden viele Möglichkeiten gefunden, den Tarif einfacher und verständlicher zu machen. Für Vielfahrende stellt das Deutschland-Ticket bereits heute eine Flatrate-Lösung zu einem festen Maximalpreis dar. Für Gelegenheitskund:innen wird der Tarif deutlich einfacher, da u. a. nur noch zwischen Einzel- und Tageskarten gewählt werden muss. Zudem ist es gelungen, in Lübeck die Kurzstreckenkarte zu erhalten. Hierdurch können Preishärten für kurze Wege abgefangen werden. Insgesamt wird ein Tarifniveau für mittlere und lange Reiseweiten erwartet, das deutlich attraktiver als das heutige ist und damit besser zum Deutschland-Ticket passt.

Die Änderungen sind jedoch nicht nur positiv für die Hansestadt Lübeck zu sehen. Insbesondere der Preissprung bei Fahrten nach Bad Schwartau, Stockelsdorf und Sereetz und das insgesamt zu erwartende hohe Preisniveau für die Lokalpreisstufe könnten sich nachteilig auf den ÖPNV in Lübeck auswirken. Eine abschließende Bewertung ist erst mit dem Vorliegen aller Änderungen, insbesondere der Tarifmatrix möglich.

Anlagen:

Anlage 1 Tarifbroschüre „Der Tarifentwicklungsplan“
Anlage 2 Präsentation beim Bürgermeister am 30.06.2025

Senatorin Joanna Hagen

Der Tarifentwicklungsplan



Einfach für alle

Der neue ÖPNV-Tarif für Schleswig-Holstein

NSH NAHVERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN

NAH.SH Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Inhalt

01

Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen …

04–07

Ausgangssituation, Zielgruppen und unsere Vision

02

Der Weg zum Ziel

08–13

Prozess und Beteiligte

03

Der neue Tarif: Einfach für alle

14–21

Unser SH-Tarif im Überblick: Für Gelegenheitstouren und Vielfahrer*innen

04

Was machen andere und so geht es weiter

22–23

Rundumblick und Ausblick

Vorwort

Der Nahverkehr ist ein entscheidendes Instrument, um die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein voranzutreiben.

Mit dem 2021 angestoßenen **Tarifentwicklungsplan**, **kurz TEP**, haben wir – die Kreise, kreisfreien Städte, das Land, die Verkehrsunternehmen, NSH und NAH.SH – eine neue Tarifsystematik für den Nahverkehr erarbeitet. Der TEP legt die Ziele für die zukünftige Tarifentwicklung, das dazugehörige Produktsortiment und die Preisstruktur fest. Der gemeinsam entwickelte künftige **SH-Tarif** ist bereits an die neue Nahverkehrsnormalität mit dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket angepasst.

Denn: Die aktuelle Tarifstruktur ist zwar auch im bundesweiten Vergleich weiterhin gut, passt jedoch nicht mehr zu den aktuellen Herausforderungen. Indem wir Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger von Beginn an an einen Tisch geholt haben, haben wir noch enger zusammengearbeitet. Dabei haben wir auch Akteur*innen außerhalb des ÖPNV früh in den Prozess eingebunden. Eine gute Basis, um auch kommende Herausforderungen auf Augenhöhe, mit gebündelter Arbeitskraft und großer Transparenz zu bewältigen.

Ausgangssituation, Prozess und Ergebnis stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.

Ihr Nahverkehr in Schleswig-Holstein

Grußworte



Dr. Arne Beck
Geschäftsführer NAH.SH

„Mit dem TEP ist Schleswig-Holstein erneut Vorreiter in Deutschland. Der echte Norden bekommt als erstes Flächenland einen echt einfachen Landestarif und ebnet so den Weg zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verbände und Verkehrsunternehmen können auf diesen entscheidenden Baustein für die mobilitätswende.sh mehr als stolz sein!"



Friedrich Scheffer
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

„Uns war zum Projektaufsatz klar, dass wir unseren SH-Tarif weiterentwickeln mussten. Die Einführung von 9-Euro- und Deutschlandticket haben das Team und den Lenkungskreis bewogen, die bis dahin entwickelten Ansätze über Bord zu werfen und vor dem Hintergrund der disruptiven Entwicklung in der Tariflandschaft noch mal neu zu denken. Klarer, einfacher, radikaler. Was jetzt als fachliches Ergebnis herausgekommen ist, hält diesem Maßstab in jeder Hinsicht stand. Ich bedanke mich bei allen, die daran mitgearbeitet haben, auch mal eine Extrameile gegangen sind und herkömmliche Überzeugungen in der Vergangenheit zurückgelassen haben. Aufbruch!"



Tobias von der Heide
Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

„Der Lenkungskreis zum vorliegenden Tarifentwicklungsplan tagte erstmals vor etwas mehr als zwei Jahren. Das Ergebnis stellt eine ‚Entbürokratisierung' der Tariflandschaft in Schleswig-Holstein dar. SH-Tarif und hvv-Tarif werden sich in Zukunft in ihrer Anwendbarkeit kaum noch unterscheiden und so wird es den Fahrgästen im ÖPNV einfach gemacht, die für sie passende Fahrkarte zu finden. Für die Umsetzung dieses hier erarbeiteten Konzeptes werden das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte weiterhin engagiert und auf Augenhöhe zusammenarbeiten. Ich freue mich auf die Zukunft!"



Oliver Bahr
Stellvertretender Sprecher des Verbundausschusses von NAH.SH

„Als wir 2021 mit dem TEP angefangen haben, war der SH-Tarif für mich ein unübersichtliches Tarifmonster: Für die Fahrt von Lübeck nach Kiel hat die Fahrplanauskunft über 100 verschiedene Preise ausgespuckt! Das werden wir ändern: Einfach, übersichtlich und verständlich. SO macht der ÖPNV bereits am Fahrkartenautomaten Spaß!"



Stefan Barkleit
Vorstandsvorsitzender der PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg

„Aus Sicht der Fahrgäste entscheidet der Tarif darüber, ob eine Reise einfach, komfortabel oder überhaupt möglich ist. Dass es bis 2022 gebraucht hat (20 Jahre!), den SH-Tarif auf das ganze Land auszudehnen, zeigt aber auch die Herausforderungen. An dieser Stelle nicht stehen zu bleiben, sondern einen radikalen Neuanfang zu machen, ist ein bemerkenswerter Verdienst des TEP. Wir konnten uns davon überzeugen, dass der Kundenblick maßgeblich beim Entwurf war, und freuen uns auf das Ergebnis."

Der Tarifentwicklungsplan (TEP) wurde unterstützt von den Strategieberatungsunternehmen civity Management Consultants (Teil von Ramboll Management Consulting) und boy | Strategie und Kommunikation.

Kapitel

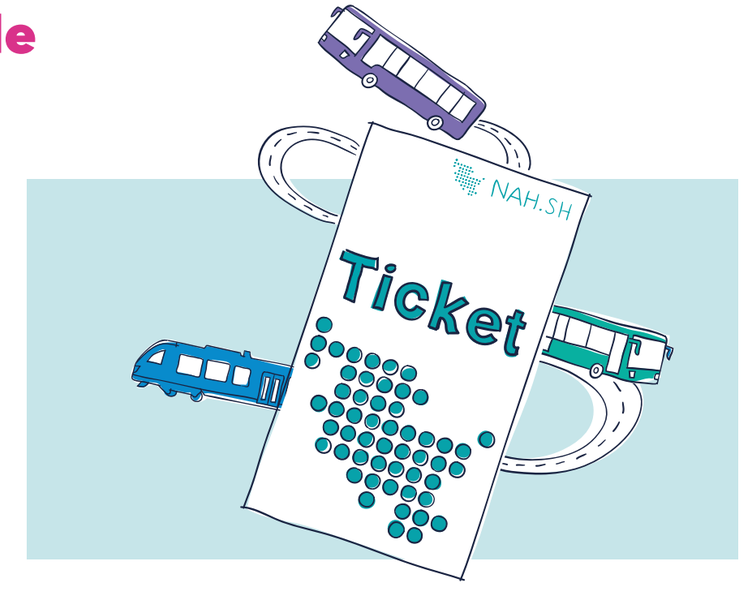
01 Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen …

Ein Pionier der ersten Stunde

Die Ausgangssituation

Als der **SH-Tarif** (Schleswig-Holstein-Tarif) vor über 20 Jahren eingeführt wurde, war das eine **Pionierleistung:** Schleswig-Holstein war damals das erste Bundesland, in dem es einen einheitlichen Tarif für Bahn, Bus und Fähre gab, der nicht nur landesweit, sondern auch im gesamten Verbundraum bis einschließlich Hamburg gültig ist. Leistungsgerecht sollte der Tarif sein, das heißt: unterschiedliche Preise für unterschiedliche Fahrtlängen und unterschiedliche Angebote für verschiedene Nutzungsanlässe. In der Folge haben wir bis heute viele verschiedene Tickets – sowohl im sogenannten Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, als auch bei den Zeitkarten, das heißt den Monats- und Abofahrkarten.

Bis heute stehen wir mit unserem Tarif deutschlandweit gut da, dennoch haben sich die **Anforderungen** der Kund*innen und auch der Öffentlichen Hand, die den Nahverkehr finanziert, **geändert**. Mit dem Deutschlandticket haben wir ein neues Flatrate-Ticket, zu dem die sehr ausdifferenzierten Angebote in Schleswig-Holstein nicht mehr passen. Das haben auch unsere projektbegleitenden Analysen und Marktforschungsstudien gezeigt. Die Ticket-Vielfalt verunsichert viele Kund*innen. Außerdem passt der aktuelle Tarif nicht mehr optimal zum Deutschlandticket und dem **Wunsch nach Vereinfachung**. Heute wollen wir möglichst viele Menschen für möglichst viele Wege zum Umstieg auf den Nahverkehr bewegen – unser Weg, um die **Mobilitätswende in Schleswig-Holstein** in Schwung zu bringen.



Schon jetzt steht fest: Mit dem Tarifentwicklungsplan übernimmt Schleswig-Holstein erneut eine Pionierrolle.

Ich wünsche mir was …

Anregungen und Ideen von Prozessbeteiligten

„Man soll einsteigen und losfahren können, ohne viel überlegen zu müssen, auch über regionale Grenzen hinaus.“

„Es sollte in diesem Tarif nicht um Zuständigkeiten, regionale Abgrenzung und Kreisgrenzen gehen. Das Mobilitätsbedürfnis des Kunden in den Vordergrund zu stellen, das fände ich große Klasse.“

„Fahrkartenkauf muss leichter sein als Tanken!“

„Die Nahverkehrsnutzung und die Bezahlung müssen so einfach sein, dass man nicht darüber nachdenkt. Sondern es einfach macht. Wie beim Auto.“

„Wir sollten die Tarife nicht mit den Problemen von heute, sondern von den Herausforderungen von morgen her betrachten.“

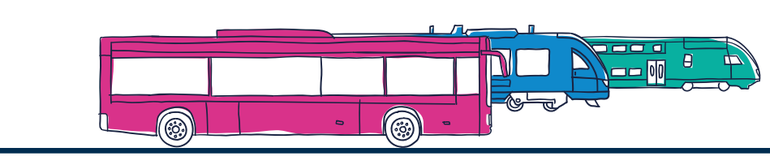
„Wichtig wäre, dass in den Übergangsgebieten von einem Tarif in den anderen die Tarife weiter einfach bleiben. Auch wenn das dann vielleicht außerhalb des Schleswig-Holstein-Tarifs liegt.“

Kapitel
01

Wer fährt mit?

Die Zielgruppen



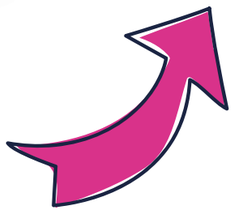


Unsere Kund*innenanalysen und gezielten Marktforschungsstudien zeigen: In Bahn und Bus sitzt die überzeugte Vielfahrerin neben dem eher autoaffinen Wenignutzer. Das Kind auf dem Weg zur Schule neben der Seniorin auf dem Weg zum Arzt. Der Jugendliche mit dem Traum vom eigenen Auto neben der umweltbewussten Familie. Und dann sind da noch leere Plätze, denn einige sind noch nie eingestiegen. Aber jede*r Einzelne zählt, wenn es darum geht, gemeinsam die Mobilitätswende zu schaffen.

Für die meisten **Vielfahrer*innen** haben wir mit dem Deutschlandticket bereits das bestmögliche Abo-Modell an Bord. Dieses Angebot ist noch während unserer Arbeit am TEP zugestiegen, sodass wir unseren Prozess rechtzeitig auf diese neue Realität im Nahverkehr angepasst haben.

Im Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, nehmen wir die **Gelegenheitsnutzer*innen** in den Blick. Die möchten wir von der umweltfreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus noch mehr überzeugen. Begeistern wollen wir am Ende alle. **Das geht am einfachsten, wenn es einfach geht.**





Einfach und gut

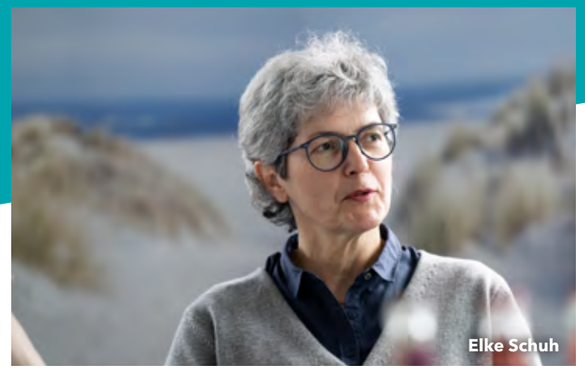
Die Vision

Im TEP haben wir eine gemeinsame Vision für den neuen SH-Tarif entwickelt. In diese Vision sind nicht nur die Vorstellungen der am Prozess beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeflossen. Sie ist auch Ergebnis umfangreicher Analysen der Bedürfnisse und Wünsche aktueller und neuer Nutzer*innen. Dazu haben wir unsere Arbeitsergebnisse im Laufe des TEP immer wieder mit den Schleswig-Holsteiner*innen abgestimmt, indem wir sie zu einzelnen Themen befragt haben.

Und das ist unser Ziel:
Die neue Tariflandschaft ist übersichtlich. Heutige und neue Nutzer*innen erkennen schnell, welches Angebot genau das richtige ist. Auch Verantwortliche für den Nahverkehr behalten mit dem neuen SH-Tarif jederzeit den Überblick. Zudem bietet unser neuer SH-Tarif Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Veränderungen im Mobilitätsbereich und ist nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der passende Treibstoff für die Mobilitätswende.

Kapitel
02

Der Weg zum Ziel


Elke Schuh

„Wenn wir wollen, dass die Menschen **den SH-Tarif besser verstehen,** sollte er **einfach sein**."

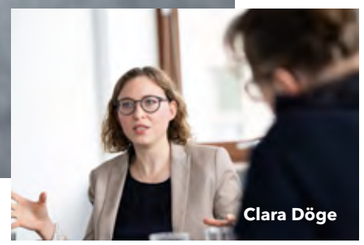
Elke Schuh

Zusammenarbeit auf Augenhöhe

Prozess und Beteiligte

Der TEP war von Beginn an ein Prozess mit vielen Beteiligten. Einige von ihnen kommen hier stellvertretend zu Wort. Eine Gesprächsrunde mit Wiebke Bonow (Stadt Kiel), Clara Döge (NAH.SH), Elke Schuh (Stadtwerke Lübeck mobil), Malte Kock (NSH) und Claudius Mozer (SVG Südwestholstein).




Clara Döge

Mit welchen Zielen und Hoffnungen sind Sie in den Prozess gestartet?

Wiebke Bonow Der aktuelle Tarif ist mit seiner Sortimentsvielfalt sehr unübersichtlich. Außerdem hat die Marktforschung gezeigt, dass der SH-Tarif selbst nach 20 Jahren noch nicht so bekannt war, wie wir es uns gewünscht haben. Beides wollten wir ändern.

Malte Kock Der aktuelle Tarif ist wie eine ausgefranste Kugel – alle haben irgendwo etwas drangebastelt, einzelne Wünsche mussten berücksichtigt werden. Das hat uns in der Umsetzung von einzelnen Tarifmaßnahmen stark herausgefordert und hohen Druck vonseiten der Politik ausgelöst. Meine Hoffnung war es, unseren Tarif mit dem TEP runder zu machen, sodass die Kugel wieder gleichmäßig rollt.

Clara Döge Es gab viele unterschiedliche politische Beschlüsse in den Kreisen und Städten mit dem gleichen Kern. Diese zusammenzuführen, dabei aber die unterschiedlichen Wünsche zu berücksichtigen, war unser Ziel. Ebenso auch über die politische Ebene hinaus möglichst viele am Prozess zu beteiligen.

Elke Schuh Uns war schnell klar: Wenn wir wollen, dass die Menschen den SH-Tarif besser verstehen, sollte er einfach sein. Auch in seiner Erklärung. Unsere Hoffnung war daher immer, dass wir einen Tarif erarbeiten, der stabil ist, eine lange Haltbarkeit hat und einheitlich ist.

Claudius Mozer Die Wünsche waren groß. Die Erwartungen allein vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen aus den vergangenen Jahren eher klein – viel kleiner als das Ergebnis, das wir jetzt erreicht haben!

Was war bei dem aktuellen Prozess anders als bei vorangegangenen Tarifentwicklungsschritten?

Clara Döge Das Thema Tarif ist in den vergangenen Jahren immer politischer geworden. Die Politik ist zum aktiven Akteur geworden, die deshalb auch im TEP stärker eingebunden wurde. Darüber hinaus haben wir auch eine Agentur dazugeholt, die uns in der Kommunikation unterstützt.

Malte Kock Mit den Diskussionen um die Mobilitätswende wurde das Thema Nahverkehr in der Öffentlichkeit viel stärker wahrgenommen. Die Erwartungshaltung, dass mehr Menschen auf den Nahverkehr umsteigen, ist hoch. Schnell waren sich alle einig: Der neue Tarif sollte nicht nur einfach und verständlich sein, sondern auch die Nachfrage steigern. Vorher hatten noch andere Kriterien an erster Stelle gestanden.

Die Beteiligten der Gesprächsrunde

Wiebke Bonow
Abteilungsleiterin ÖPNV-Projekte/Aufgabenträger bei der Stadt Kiel

Clara Döge
Referentin für Tarifstrategie und Projektleitung TEP

Malte Kock
Prokurist, NSH

Claudius Mozer
Leiter der SVG Südwestholstein, dem gemeinsamen ÖPNV-Management

Elke Schuh
Sachbearbeiterin Vertrieb, Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH

Kapitel
02


Claudius Mozer

„Durch den **TEP** arbeiten **NAH.SH** und **hvv** noch **stärker gemeinsam** daran, die jeweiligen Reform-bestrebungen **besser zu harmonisieren und zu synchronisieren**."

Claudius Mozer


Wiebke Bonow


Malte Kock

„Wir haben mit dem **TEP** ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich **den ganzen Werkzeugkasten** neu zusammen-gestellt."

Malte Kock

Wiebke Bonow Besonders war sicher auch die Coronazeit, weil wir uns in wichtigen Arbeitsphasen nur online treffen konnten. Durch das 9-Euro- und das Deutschlandticket waren plötzlich die Rahmenbedingungen ganz neue. Im Nachhinein waren das aber gute Impulse, die dafür gesorgt haben, den Nahverkehr noch einmal viel freier zu denken.

Was waren die Meilensteine des Projektes?

Elke Schuh Die Entwicklung einer gemeinsamen Vision war für mich schon ein erster Meilenstein. Wir haben schnell festgestellt: Wir wollen alle einen Teil zur Mobilitätswende beitragen.

Clara Döge Wir haben den Prozess ja immer wieder von Marktforschung begleiten lassen. Als wir dann das erste Mal an den Ergebnissen gesehen haben, dass ein radikal einfacher Tarif positiv aufgenommen wird, war das eine super Zustimmung.

Wiebke Bonow Grundlegend war auch der Schritt weg vom Relationstarif.

Claudius Mozer Das Deutschlandticket war dann noch ein echter Turbo. Seine Integration ist ein wesentlicher Meilenstein für den neuen SH-Tarif. Wir haben das einfache und attraktive Prinzip des Deutschlandtickets auf den Einzelkartenbereich übertragen.

Was hat der TEP – neben dem neuen Tarif – erreicht?

Elke Schuh Die breite Beteiligung und die intensive Kommunikation haben zu mehr Verständnis unter den Akteur*innen geführt. Vorher war nicht immer allen bekannt, wer welche Zuständigkeit hat und welche Entscheidungen trifft. Durch den umfangreichen Prozess und die vielen Informationsveranstaltungen im Land haben wir mit dem TEP grundlegende Aufklärungsarbeit geleistet. Landesweit, aber auch untereinander.

Claudius Mozer Durch den TEP arbeiten NAH.SH und hvv noch stärker gemeinsam daran, die jeweiligen Reformbestrebungen besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.

Warum hat der TEP so lange gebraucht? Diese Frage haben Sie sicher öfter gehört.

Clara Döge Das liegt sicher auch am breiten Beteiligungsprozess, den wir neben den Politiker*innen auch auf zivilgesellschaftliche Akteur*innen aus zum Beispiel Umweltschutz und Tourismus erweitert haben. Aber diese zusätzliche Zeit haben wir uns ganz bewusst genommen. So konnten wir viele Bedürfnisse und Hinweise auch für die Umsetzungsphase aufnehmen. Hier werden wir dann Zeit einsparen. Corona und das Deutschlandticket haben den Prozess ebenso verlängert. Wir mussten vieles neu berechnen.

Nicht zuletzt mussten die durch die Landtagswahl 2022 neu hinzugekommenen Akteur*innen aus der Politik ins Thema eingebunden werden.

Auch fachlich gab es gute Gründe: Wenn man den Tarif einfacher macht, wird es zwar für einige günstiger, für andere aber teurer. Wir mussten ein gutes Gleichgewicht und gute Alternativen finden – das braucht Zeit.

Malte Kock Dann kommt noch dazu, dass Schleswig-Holstein im Vergleich mit anderen Bundesländern eine ganz besondere Struktur hat. Wir haben nicht ein Zentrum in der Mitte. Wir haben mit Hamburg eine große Stadt im Süden, die sich in den Norden ausbreitet, zwei Meere und im Norden die Grenze zu Dänemark. Wir haben Städte, urbane und eher ländliche Kreise. Solche Verkehrsräume gibt es sehr selten in Deutschland.

Was wünschen Sie sich für die Umsetzung?

Malte Kock Ich wünsche mir, dass die Umsetzung vor allem geordnet erfolgt. Wir haben mit dem TEP ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich den ganzen Werkzeugkasten neu zusammengestellt.

Wiebke Bonow Ich wünsche mir, dass die Umsetzung mit demselben Elan vorangetrieben wird, mit dem wir in den vergangenen zwei Jahren auch den Prozess bestritten haben. Jetzt geht die Arbeit noch einmal richtig los!

Elke Schuh Dazu brauchen wir klare Beschlüsse aus der Politik. Wir wünschen uns deswegen ein klares politisches Bekenntnis zur Finanzierung des neuen SH-Tarifs …

Clara Döge … und dass auch in der Umsetzung weiterhin alle an einem Strang ziehen.

Alle an Bord!

An der Entwicklung des neuen SH-Tarifs waren **zahlreiche Akteur*innen** in den organisierten Gremien beteiligt. Im Laufe des Prozesses fanden

39
Projektgruppen-Sitzungen,
23
Arbeitskreis-Sitzungen
und
9
Lenkungskreis-Sitzungen
statt.

Für unsere **Stakeholder*innenanalyse** haben wir mit

63
Vertreter*innen aller Interessengruppen
rund um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein **diskutiert.**

In der Analyse haben wir

6
Diskussionsrunden mit Stakeholder*innen,
5
Fokusgruppen mit Gelegenheitsfahrer*innen
und
4
Panelbefragungen
mit unseren heutigen Fahrgästen durchgeführt.

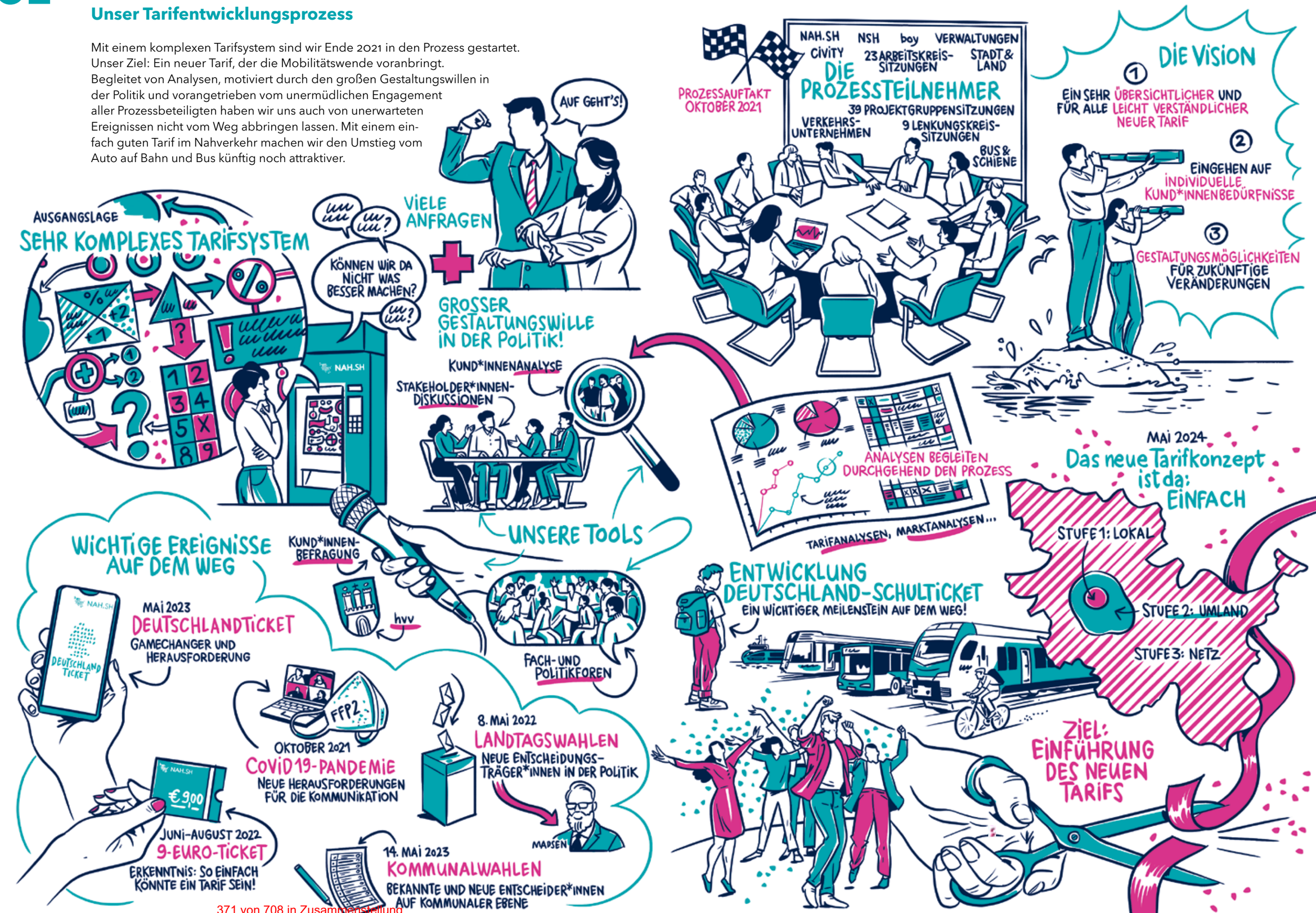
370 von 708 in Zusammenstellung

Kapitel
02

Gemeinsam zum Ziel

Unser Tarifentwicklungsprozess

Mit einem komplexen Tarifsystem sind wir Ende 2021 in den Prozess gestartet. Unser Ziel: Ein neuer Tarif, der die Mobilitätswende voranbringt. Begleitet von Analysen, motiviert durch den großen Gestaltungswillen in der Politik und vorangetrieben vom unermüdlichen Engagement aller Prozessbeteiligten haben wir uns auch von unerwarteten Ereignissen nicht vom Weg abbringen lassen. Mit einem einfach guten Tarif im Nahverkehr machen wir den Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus künftig noch attraktiver.



Kapitel
03

Der neue Tarif: Einfach für alle

Der neue SH-Tarif

Im Überblick

Mit dem neuen SH-Tarif orientieren wir uns in allererster Linie an unseren Zielgruppen – die möchten unkompliziert an ein Ticket kommen, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist.

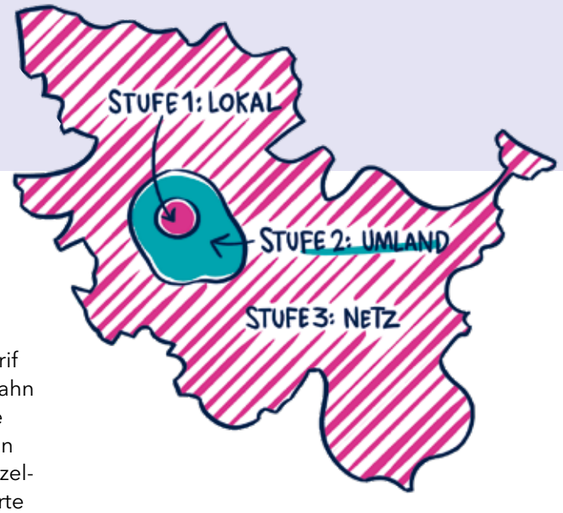
Für die Kund*innen ist es künftig einfach, das passende Ticket auszuwählen, und die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe profitieren von einfachen Vertriebs- und Kontrollvorgängen in Bahn und Bus. Die Tickets können per Smartphone zum Beispiel über die NAH.SH-App sowie am Automaten und mit persönlicher Beratung in den Servicestellen erworben werden. Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos mit.



372 von 708 in Zusammenstellung

3

Sowohl bei der **Einzelkarte** als auch bei der **Tageskarte** gibt es nur noch **drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz**.



Bartarif. Der Bartarif ist der Tarif für alle, die nur gelegentlich Bahn und Bus nutzen. Er umfasst die Produkte, die für maximal einen Tag gelten. Sowohl bei der Einzelkarte als auch bei der Tageskarte gibt es nur noch drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz. Der Netz-Tarif gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die Tageskarte wird künftig so gestaltet sein, dass sie sich schon für eine Hin- und Rückfahrt lohnt. Außerdem kann man bis zu vier Mitfahrer*innen dazubuchen. Daher ist auch zum Beispiel eine Familie mit der Tageskarte künftig günstiger unterwegs als mit Einzelkarten für die Hin- und Rückfahrt.

Die bisherigen Tickets für Gruppenfahrten, die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket gehen in der neuen Tageskarte auf. Und im Netz kann man – wenn man mag zu fünft – alle Bahnen und Busse in Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen.

Zeitkarten. Die Zeitkarten sind die passende Wahl für Vielfahrer*innen. Flaggschiff-Produkt ist das Deutschlandticket.

Wer nur in seiner Stadt oder Gemeinde unterwegs ist, fährt günstiger: Hier bieten wir eine lokale Monatskarte und ein lokales Abo an. Der Preis richtet sich nach dem verkehrlichen Angebot vor Ort.

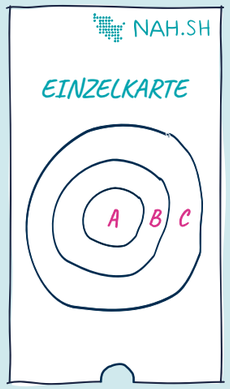
Schüler*innen in Schleswig-Holstein sparen nochmals kräftig: Sie erhalten ihr Deutschlandticket zum Vorzugspreis.

Auf einen Blick

Immer das richtige Ticket …

… für Gelegenheitstouren

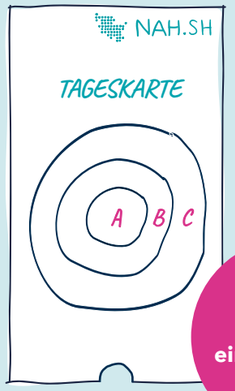
von A nach B nach C
(für eine Fahrt)



Optionen
+ 1.-Klasse-Upgrade
+ Mitnahme-Upgrade bei der Tageskarte (Mitfahrer*innen vergünstigt zubuchen)
+ Fahrradmitnahme
+ Ermäßigung (Kind)

A Lokal · B Umland · C Netz

von A nach B nach C und zurück (einen Tag lang)



Lohnt sich schon bei einer Hin- und Rückfahrt

Einfach und eindeutig

… für Vielfahrer*innen

Deutschlandticket
(deutschlandweit)



Optionen
+ 1.-Klasse-Upgrade
+ Mitnahme weiterer Personen am Wochenende

+ Deutschland-Jobticket
+ Deutschland-Jobticket für Freiwilligendienstleistende
+ Deutschland-Semesterticket
+ Deutschland-Schulticket
+ Deutschland-Sozialticket (sofern von Ort angeboten)

lokale Monatskarte/ lokales Abonnement
(für eine Stadt/einen Ort)



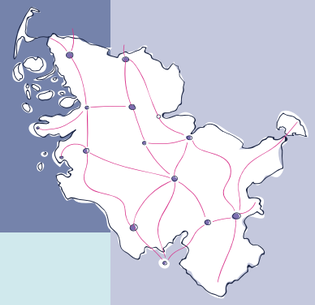
+ lokales Jobticket

Jederzeit flexibel unterwegs

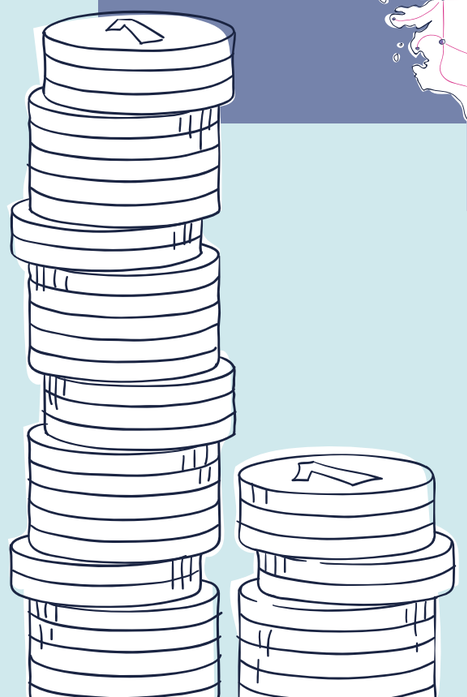
Regelungen für Menschen mit (Schwer-)Behinderungen bleiben bestehen.

Das lohnt sich für Freunde und Familie: Mit der neuen Tageskarte fahren bis zu fünf Personen **besonders günstig Bahn und Bus.**

Preise. Mit dem TEP wurde eine ganz neue Tarifsystematik erarbeitet. Der TEP gibt ein Zielbild für die zukünftige Tarifentwicklung und zeigt Maßnahmen auf, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Das Produktsortiment und die Preisstruktur für den zukünftigen Tarif werden festgelegt. Der TEP ist jedoch kein Finanzierungsinstrument. Die konkreten Preise stehen daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Sie werden erst im Feinschliff im Zuge der Umsetzungsphase festgelegt.



Die preisliche Ausgestaltung des Lokaltarifs wird von den Akteur*innen vor Ort festgelegt und kann sich zum Beispiel je nach lokalem ÖPNV-Angebot unterscheiden.





Kinder unter 6 Jahren können kostenlos mitgenommen werden. Die Mitnahmeregelungen für Hunde und Fahrräder werden im Feinschliff geklärt.

Kapitel
03

Tschüss Tarifdschungel …

… hallo einfach!

Vielfalt ist gut – am Fahrkartenautomaten kann sie aber schnell zu Unsicherheit führen.

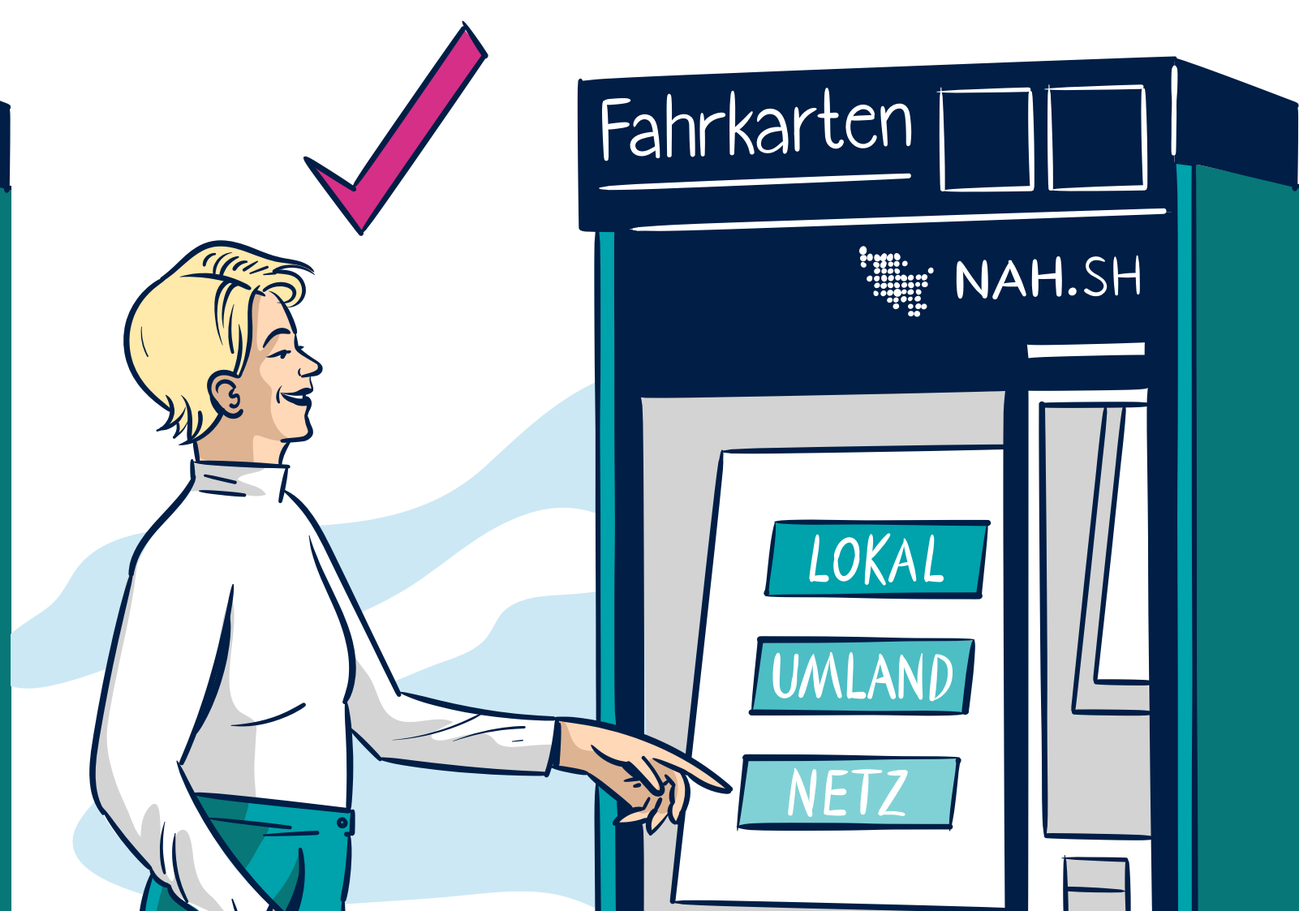
Der bisherige SH-Tarif muss den bundesweiten Vergleich nicht scheuen. Er bietet **zahlreiche Möglichkeiten**.

Er fordert aber auch etliche **Entscheidungen**. Künftig wollen wir es unseren Kund*innen **einfacher machen** …

… mit **drei Preisstufen** und wenigen übersichtlichen Angeboten für alle Gelegenheiten.

Damit alle Kund*innen **schnell, einfach und ohne Umwege ans Ziel** kommen. Und das schon beim **Fahrkartenkauf**.





Nächste Station: die Umsetzung

Stimmen aus dem Lenkungskreis

Mit dem Fazit und den Wünschen für die Umsetzung von den Mitgliedern des Lenkungskreises nehmen wir noch mal Fahrt auf.

„Dank der über zweijährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Akteur*innen, sowohl auf Verkehrsunternehmensseite als auch aufseiten der Kommunen und des Landes, ist es gelungen, **ein tolles Konzept** auf die Beine zu stellen, welches die **Nutzung des ÖPNV in Schleswig-Holstein zukünftig noch intuitiver und einfacher für die Kund*innen** gestalten wird."

Björn-Olaf Maas
Mitarbeiter im Referat Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium

„Neue Zeiten erfordern ein **neues Mobilitätsverhalten**. Das Deutschlandticket hat den Weg vorgegeben für eine einfache und preisgünstige Nutzung von Bahn und Bus. **Der Schleswig-Holstein-Tarif zieht mit.** Das neue Tarifkonzept macht es **für alle einfacher, in den Nahverkehr einzusteigen**, auch ohne Deutschlandticket. Auch wenn hinter den Kulissen noch viel zu tun bleibt, **erleichtert der neue SH-Tarif künftig den Kauf der Fahrkarte**, die am besten zur eigenen Mobilität passt."

René Reimers
Geschäftsführung Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

„Tarife sind immer ein Ärgernis und eine Hürde für Fahrgäste, die eigentlich einfach nur Bahn und Bus fahren wollen. **Durch den TEP wird es uns gelingen, es den Menschen so einfach wie möglich zu machen.** Das ist ein Riesenerfolg – und es ist überfällig."

Dennis Fiedel
Bereichsleitung Fahrgastmarkt NAH.SH

„Die jetzt vorliegende deutliche Strukturänderung und Vereinfachung für den SH-Tarif mit nur noch wenigen Preisstufen stellt eine **signifikante Verbesserung für den Tarif und die Tarifakzeptanz** beim Fahrgast dar. Sie ermöglicht damit eine weitere **deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV**. Um Preishärten bei einzelnen Fahrgastgruppen zu vermeiden sowie den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern eine Umsetzung zu ermöglichen, ist aber auch eine **vollumfängliche Finanzierung der Erlösreduzierungen durch das Land** sicherzustellen."

Friedrich Scheffer
Geschäftsführer Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

„Es war **beeindruckend** zu sehen, wie gut man zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, NAH.SH und NSH in diesem Land **zusammenarbeiten** kann, wenn es drauf ankommt. Auch so etwas wie das unerwartet in den Prozess hereinbrechende Deutschlandticket konnte uns nicht stoppen, sondern **hat uns eher bestärkt, unseren Plan zu Ende zu bringen**. Am Ende war es dann wirklich eine **Revolution** statt einer Evolution!"

Wiebke Bonow
Eigenbetrieb Beteiligungen, Leitung ÖPNV

„Mit dem Tarifentwicklungsplan wurde erstmals für den gemeinsamen Verbundtarif eine **zukunftsorientierte Tarifstrategie** entwickelt, die uns als **Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele** dient. Insbesondere das deutlich **einfachere und attraktivere Tarifgefüge** bietet Kund*innen in der neuen Realität mit dem Deutschlandticket **sinnvolle ergänzende Tarifprodukte** für die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse."

Malte Nevermann
Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität



Kapitel
04

Was machen andere und so geht es weiter



Blick in die Branche

Die Nachbarn

Mit unserer komplett neuen Tarifsystematik sind wir in der bundesweiten Nahverkehrs-Landschaft erneut Pioniere.

Das hat auch der Austausch auf Fachkonferenzen sowie bei der Vorstellung des TEP-Prozesses und der Arbeitsstände für den zukünftigen Landes- und Verbundtarif gezeigt. **Die positiven Rückmeldungen und Interessenbekundungen** bestätigen uns zudem, dass wir den richtigen Weg gewählt haben.

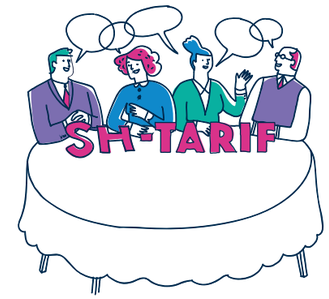
Um die Tarifgrenze zwischen **Schleswig-Holstein und Hamburg** künftig für unsere Kund*innen kaum noch spürbar zu machen, stehen wir **regelmäßig in direktem Austausch mit dem hvv**. Zudem bietet der neue **einfachere Bartarif** die Chance, die **tarifliche Kooperation mit Nachbarländern** weiterzuentwickeln, zum Beispiel Dänemark.



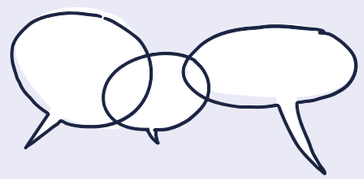
Die nächsten Stationen

Ergebnis unseres TEP ist ein fachlich auf allen Beteiligungsebenen abgestimmtes Tarifkonzept.

Auch Vertreter*innen aus der Politik haben wir von Beginn an in den Prozess einbezogen. Das vorliegende Tarifkonzept ist jetzt Grundlage für die zukünftige **politische Entscheidung zur Umsetzung**. Im Zusammenhang mit dieser Entscheidung erfolgt auch die **preisliche Ausgestaltung der einzelnen Angebote und Fahrkarten**. Nächste Station ist dann die **konkrete Umsetzung**, in der unter anderem die technischen Hintergrundsysteme und Abrechnungsregelungen angepasst werden.



Es folgen **Schulungen für Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen und weitere Schritte**. Um die gesamte Infrastruktur des Nahverkehrs für den Tarifwechsel fit zu machen, kommen auch **externe Dienstleister*innen mit an Bord**.



Einzelne Maßnahmen aus dem TEP können bereits in den kommenden Monaten umgesetzt werden. Das gilt zum Beispiel für das **Deutschland-Schulticket**. Weitere Maßnahmen werden gebündelt umgesetzt. Dabei haben wir auch immer die **Absprachen mit dem hvv** im Blick, damit die Kund*innen die Tarifgrenze am Ende kaum noch bemerken.

So müssen für den neuen Tarif unter anderem die **landesweit aufgestellten Fahrkartenautomaten und die Buchung in den Ticket-Apps neu programmiert werden.**



Wer ist wer?

NSH Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Gesellschafter*innen sind 5 Bahn- und 25 Busunternehmen.

NAH.SH Die NAH.SH ist der Verkehrsverbund der Aufgabenträger für den Bus- und Schienenverkehr. Im Verbund NAH.SH wirken Kreise, kreisfreie Städte und Land zusammen, um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiterzuentwickeln.

Impressum

Herausgeber:
NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

NAH.SH-Kundendialog
T. 0431.660 19 449
www.nah.sh

Konzept und Inhalte:
NAH.SH GmbH

civity Management Consultants GmbH & Co. KG (Teil von Ramboll Management Consulting)

boy | Strategie und Kommunikation GmbH

Redaktion und Gestaltung:
boy | Strategie und Kommunikation GmbH
Knooper Weg 51
24103 Kiel
www.its-a-boy.de

Fotos:
Pepe Lange
Manuel Weber
NAH.SH
iStockphoto

Illustrationen:
Eva Hartmann

Alle Tarifinformationen im Heft Stand: März 2024

(FSC®-zertifiziertes Papier)

Bei Fragen zum Tarifentwicklungsplan melden Sie sich gerne bei

Clara Döge
T. 0431.660 19 80
E. clara.doege@nah.sh

NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

Termin mit Bürgermeister Hansestadt Lübeck
Lübeck | 30.06.2025

RAMBØLL civity Management Consultants
Metamorphio boy Strategie_Kommunikation.



Ziel des heutigen Treffens ist es, die Wirkungen des Tarifentwicklungsplans auf den Stadttarif Lübecks zu erläutern und die Zustimmung zu ermöglichen

1. Kurzvorstellung von **Struktur** und **Zielen** des **Tarifentwicklungsplans** Schleswig-Holstein (TEP) und dessen **heutigem Stand**
2. **Erläuterung** des **geplanten Vorgehens** für den Stadttarif der Stadt Lübeck und der Tarifierung des Umlands (z. B. Region Lübeck)
3. Darstellung der **Veränderungen** im **Stadttarif Lübeck** hinsichtlich Tarifprodukten und Preisen
4. **Ziel** ist die **Zustimmung** der Hansestadt Lübeck im **Verbund-ausschuss zum neuen Tarif** im Winter/Frühjahr 2026



Agenda

Hintergrund TEP-Tarif

Ableitungen für den Lokaltarif in Lübeck

386 von 708 in Zusammenstellung

Das Deutschlandticket wird bei fast 2/3 der Fahrten genutzt, meist von Pendelnden; Gelegenheitsnutzende und lediglich lokal Pendelnde weiter im Bestandstarif

Tarif-Revolution!

- Einführung D-Ticket + D-Jobticket *Mai 2023*
- *dazu* D-Semesterticket *April 2024*
- *dazu* D-Schulticket *Januar 2025*

D-Ticket-Familie: einfaches, günstiges Angebot für regelmäßig den ÖPNV-Nutzende besteht

- (überörtliche) Berufspendler perfekt abgedeckt (D-Ticket, D-Ticket JOB)
- Ausbildungspendler perfekt abgedeckt (D-Ticket Schule, D-Ticket Job)
- Häufige Gelegenheitsnutzer / Ausflügler gut abgedeckt (D-Ticket)
- Unvollkommenes Angebot für arme Menschen (*kein* Sozial-D-Ticket)

Ergebnis:

Nur punktueller, vorzugsweise bundesweit einheitlicher Handlungsbedarf verbleibend

Bisheriger unveränderter SH-Tarif für Gelegenheitsnutzende und innerörtlich Pendelnde weiter relevant

- Weiterhin über 90 meist nur lokal/regional angewendeter Preisstufen
- Weiterhin unübersichtliches Tarifportfolio mit vielen teils nur regional angebotenen Tarifprodukten und variablen Nutzungskonditionen

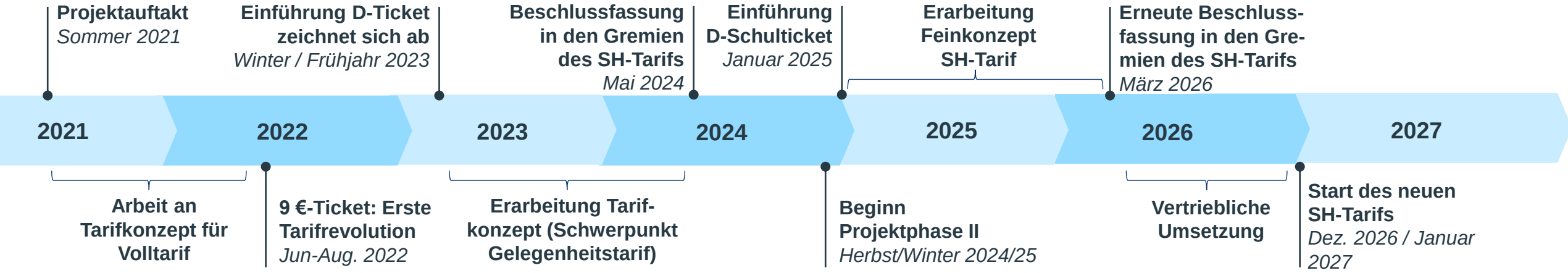
Ergebnis:

Komplexer Tarif mit vielfältigen Zugangshürden, gerade für verbleibende Kundengruppe der Gelegenheitsnutzenden

→ Handlungsbedarf!

381 von 708 in Zusammenstellung

Die erste Projektphase endete mit zustimmendem Beschluss des Verbundausschusses im Mai 2025; für den Herbst 2025 ist erneute Befassung geplant



Tarifentwicklungsplan, Phase 1

- Bestandsanalyse und erste Konzeptionsphase 2021-22
- Als Reaktion auf die (geplante) Einführung des D-Tickets ab Anfang 2023 Konzeption eines radikal einfachen Tarifs mit sehr deutlicher Reduktion der Zugangshürden
- Umfangreiche Beteiligung von Gremien, Politik und Öffentlichkeit

→ **Tarifkonzept wurde im Mai 2024 in den Verbundgremien von allen beteiligten Gebietskörperschaften beschlossen**

Tarifentwicklungsplan, Phase 2

- Feinkonzeption des Tarifkonzeptes und soweit notwendig Anpassung an die erstmals vorliegenden realen Vertriebsdaten aus der D-Ticket-Zeit
- Finalisierung des Konzepts im Sommer 2025

→ **Tarifkonzept soll im Winter/Frühjahr 2026 in den Verbundgremien von den beteiligten Gebietskörperschaften beschlossen werden, um einen Start Ende 2026 zu ermöglichen**

Agenda

Hintergrund TEP-Tarif

Ableitungen für den Lokaltarif in Lübeck

383 von 708 in Zusammenstellung

Sowohl bei der SH-weiten Preisstufenstruktur, als auch bei Sortiment und Konditionen leiten Einfachheit, Verständlichkeit und Zukunftsfähigkeit den TEP

Preisstufenstruktur

Einfache & einheitliche Bepreisung jeder Gemeinde

- In der ganzen Gemeinde gilt einheitlicher Tarif
- Randgemeinden können wie bisher einbezogen sein
- Mit der Preisvereinheitlichung für Fahrten ab Lübeck nach z.B. Travemünde war Lübeck hier schon „Trendsetter"
- Die PS 1 HL ist daher abzuschaffen

Differenzierte Preisstufen für Verkehr ins Umland

- Im Übergang zum Umland ergeben sich nur moderate Preissprünge

Kompaktes und verständliches Sortiment

- Einige komplexe Angebote entfallen (bspw. 4er-Karten), im Gegenzug neues Angebot günstiger Tageskarte mit Mitfahrer-Option

Sortiment & Konditionen

Beibehaltung der Kurzstrecke neu

- wird sogar einfacher: Entfall Sperrzeit Mo-Fr bis 9 Uhr

Tarifprodukte systematisch aufeinander aufbauend

- Alle Bartarifprodukte bauen systematisch mit festen Preisverhältnissen auf dem Einzelfahrschein auf
  - Kinder-Rabatt >= 40 %
  - Tageskarte etwas günstiger als 2 Einzelfahrten
  - Ersatz Kleingruppen durch 2-5 Personen-Karten, angepasst an tatsächliche Gruppengröße

Zeitkarten meist günstiger, aber ohne Zusatzleistungen

- Ersatzloser Entfall Übertragbarkeit; bei Handyticket ohnehin nicht mehr realistisch umsetzbar
- Ersatzloser Entfall Personenmitnahme
- Abonnement günstiger als heute, vsl. im Bereich -7 %, Monatskarte ca. -9 %

Mit dem TEP können sich SH- und hvv-Tarif künftig gut ergänzen; die SH-Netz-preisstufe ist quasi die „Höchstpreisstufe des hvv“ – und reicht bis Lüneburg

Zwei Geschwister, wenn auch keine Zwillinge; hvv- und SH-Tarif

hvv- und SH-Tarif werden von denselben Prinzipien geleitet, auch wenn im Detail unterschiedliche Lösungen gewählt werden

Ein einfacher Tarif mit wenigen Tarifprodukten …

- Einzelfahrschein (auch für Kinder angeboten)
- Tageskarte
- 2- bis 5- Personen-Tageskarten
  - *hvv: 5 Personen-Gruppentageskarte*
- Monatskarte, Abo, Jobticket (nur in Lokalpreisstufen), dazu netzweite Monatskarte
  - *hvv: netzweite Wochen- und Monatskarte*

… und wenigen Preisstufen

- Kurzstrecke (nur in HL, KI, NMS), Stadtverkehre, Umland-Preisstufen, Netz: vsl. < 10 Preisstufen
  - *hvv: Kurzstrecke/Stadt, 1 Zone, Nahbereich, AB/BC, ABC: 5 Preisstufen*

Der ganze Norden mit einem Ticket

Kerngebiet SH-Tarif

Schon heute:
- 1 Ticket bis Hamburg
- SH-Tarif-Preisstufe Netz als „höchste hvv-Preisstufe“

hvv-Kreise in SH, Hamburg AB

In Prüfung mit hvv:
- Durchtarifierung im gesamten hvv-Raum
- Mit SH-Tarif-Preisstufe Netz bspw. nach Lüneburg

hvv-Kreise in Niedersachsen

Vielen großen Kundengruppen kann im TEP-Tarif ein günstiges Angebot gemacht werden; wird Erlösneutralität angestrebt, wird es für einige aber auch teurer



Durch die Tarifreform sind für viele Kunden in Lübeck deutliche **Preissenkungen** möglich

- **Einzelfahrschein** wird zum gleichen Preisstand erlös-neutral um 0,10 € (-2,9 %) günstiger (*~23 % d. Fahrten[1)]*)
- **Tageskarte** lohnt sich bereits ab der zweiten Fahrt, häufige Mobilität an einem Tag wird so 32 % günstiger (~1 %)
- **„Kleinere Kleingruppen"** (2-3 P) fahren günstiger *(~1 %)*
- Die günstige **Kurzstreckenkarte** kann auch Montag bis Freitag vor 9 Uhr (bisher Sperrzeit) genutzt werden *(~1%)*
- Das **Abo** wird um 6 % auf 55,10 € gesenkt; damit gibt es für Mobilität in Lübeck wieder ein Angebot, das günstiger ist als das D-Ticket *(~12 %)*



Erlösneutralität heißt allerdings auch: Im gleichen Ausmaß von Preissenkungen kommt es auch zu **Preissteigerungen**

- Bisherige **Viererkartennutzer** zahlen mehr *(~12 %)*
- Nutzende d. **PS 1 HL** müssen den Stadttarif zahlen *(6 %)*
- **„Große Kleingruppen"** (4-5 P) zahlen mehr *(~1 %)*
- Nutzende von **Zusatzleistungen** wie Übertragbarkeit und Mitnahme müssen hierfür andere Produkte nutzen *(~3 %)*
- Preis des **lokalen Jobtickets** mit bisher 20 € Rabatt steigt für Nutzende *bei konstanter Arbeitgeber-Zuzahlung* leicht an *(~18 %)*

1) Anteil an Personenfahrten im Stadttarif Lübecks 7/23 bis 6/24, also ohne ein- und ausbrechende Fahrten und ohne Fahrten mit Deutschlandticket

386 von 708 in Zusammenstellung

Viele Tarifprodukte werden teils deutlich günstiger, andere – und generell PS 1 – müssen aber auch im Preis steigen, wenn Erlösneutralität erreicht werden muss

Preisvergleich IST-Tarif zu TEP-Tarif (Preisniveau 2025)

	HL 2	HL 1	Neuer Preis	Erläuterung	Preisdelta PS 2
Anteil Nachfrage im Stadtverkehr	**94,5%**	**5,5%**		**Ausgedrückt als Anteil Personenfahrten**	
Einzelkarte 2. Kl	3,40 €	2,40 €	**3,30 €**		-2,9%
Einzelkarte Kind 2. Kl	2,00 €	1,50 €	**2,00 €**		0,0%
HL Kurzstrecke	1,90 €	-	**1,90 €**		0,0%
HL Kurzstrecke Kind	1,10 €	-	**1,00 €**		-9,1%
HL 4er-Karte (je Fahrt)	3,025 €	2,125 €	**3,30 €**	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	+9,1%
HL 4er-Karte Kind (je Fahrt)	1,80 €	1,325 €	**2,00 €**	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	+11,1%
Tageskarte 2. Kl	9,50 €	6,40 €	**6,50 €**		-31,6%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	**10,30 €**	Für 2 Personen	-38,7%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	**17,90 €**	Für 4 Personen	+6,5%
Wochenkarte 2. Kl	26,60 €	18,00 €	**32,50 €**	Auflassung (geringe Nachfrage), z. Vergl. 5 Tageskarten	+22,2%
Monatskarte 2. Kl	77,00 €	52,00 €	**70,20 €**		-8,8%
Monatskarte Abo 2. Kl	64,17 €	43,33 €	**52,20 €**		-11,8%
Jobticket (15 € Firmenbeitrag)	39,17 €	18,33 €	**29,30 €**	Neu: 20 € Firmenbeitrag	-25,2%
Jobticket (30 € Firmenbeitrag)	14,17 €	0 €	**9,30 €**	Neu: 40 € Firmenbeitrag	-34,4%

387 von 708 in Zusammenstellung

Stadttarife sollen wenigen einheitlichen Regeln folgen; bei Zeitkarten und generellem Tarifniveau (Ankerpreis Einzelkarte) haben die Städte Gestaltungsfreiheit

TEP gibt Erlöserwartung vor

- Die kommunizierten Tarife geben (in künftiger finaler Form) die Basis der Erlöserwartung an die Stadttarife (in diesem Fall Preisstufe L HL, Stadttarif Lübeck wieder

(Zunächst) Alteinnahme-basiertes Aufteilungsverfahren

- Die real erzielten Erlöse werden über eine alteinnahmebasierte Einnahmeaufteilung an die erlösbeteiligten Verbundpartner verteilt
  - Jeder Partner erhält nach Einnahmenaufteilung denselben Anteil an den Verbunderlösen wie heute

Gleiche Tarifbildungslogik im Gelegenheitstarif SH-Tarif-weit

- In allen Preisstufen sind Preisbildungsgrundsätze im Gelegenheitstarif identisch
  - Günstige Tageskarte (etwas günstiger als 2 Einzelkarten)
  - Rabatt Kinderkarten >= 40 %
  - Aufpreis 2. bis 5. Person auf Tageskarten <= 1,9 Kinderkarten und für alle P identisch

Bei Zeitkarten nur grobe Rahmensetzung durch TEP

- Relative Freiheit bei der Gestaltung der Zeitkartenpreise
  - Abo 10% Preisabstand zum D-Ticket und zur Monatskarte verbundweit (max. 52,20 €)
  - Monatskarte 10% Abstand zur verbundweiten Monatskarte für 78 € (max. 70,20 €)

Freiheit bei Preis Einzelkarte, Mindererlöse sind zu erstatten

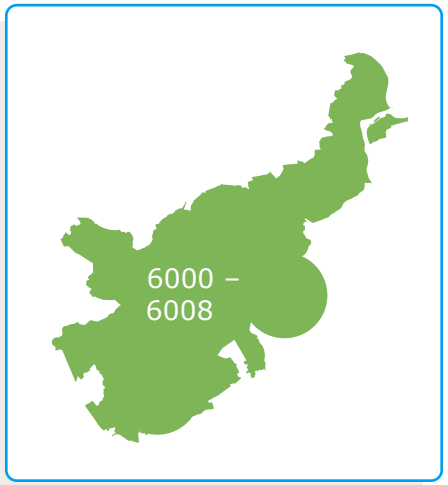
- Eingangspreise für Einzelfahrkarten (und davon abgeleitete Produkte) können frei festgelegt werden; Mindererlöse ggü. der Erlöserwartung müssen dann vom Aufgabenträger ausgeglichen werden

388 von 708 in Zusammenstellung

Die Zonen des Stadttarifs Lübeck werden auch künftig einheitlich behandelt und tarifiert, die Zonen in OH werden gemäß TEP-Tarif behandelt

Region des Stadttarifs Lübeck (6000er-Zonen)

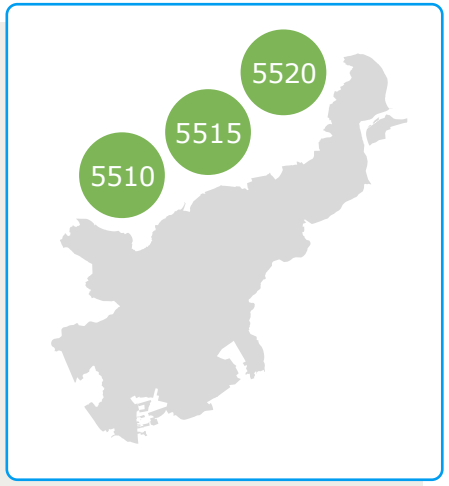
Die Regionen werden einheitlich bepreist



- Der einheitliche Stadttarif (Einzelkarte 3,30 €) gilt – wie von der Stadt Lübeck gewünscht – weiterhin in allen 6000er Zonen (wohin bisher Preisstufe 2 gilt), …
- … die Teile Lübecks sind
  - Schlutup-Selmsdorf (tw.), Blankensee, Krummesse (tw.), Moisling, Roggenhorst, Kücknitz, Travemünde
- …. oder die zu angrenzenden Bundesländern gehören
  - Schlutup-Selmsdorf (tw.), Herrnburg, Krummesse (tw.)
- Die künftige Preisstufe wird aus der heutigen abgeleitet
- Die Reichweite der Umland-Preisstufen wird dabei neu, jedoch ab allen Zonen des Stadttarifs einheitlich ausgestaltet
- PS HL 1 wird, wo heute angeboten, aufgelassen

Zonen Stockelsdorf, Bad Schwartau, Sereetz

Die Zonen werden gemäß TEP-Logik bepreist



- Der Kreis OH wünscht ***nicht***, dass die drei Zonen Teil des Stadttarifs Lübeck werden
- Der Binnenverkehr jeder der drei Zonen bildet jeweils eine Lokal-Preisstufe, deren Preisniveau aus den heutigen Erlösen abgeleitet werden wird
- Zwischen den Zonen und zwischen diesen Zonen und Lübeck gelten die Umland-Preisstufen
- Die Kurzstrecke ist aus Sicht des Kreises OH in diesen Zonen entbehrlich und wird aufgelassen
- Der Kreis wünscht eine Zusammenfassung einiger Zonen,
  - bspw. Zone Stockelsdorf und angrenzende Zonen zu *einer* Zone für das ganze politische Gemeindegebiet

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14516
öffentlich

Lübeck, 02.09.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Rainer Hielscher (E-Mail: rainer.hielscher@luebeck.de Telefon: 122 - 6270)

Ergebnis der Überprüfung der tarifrechtlichen Eingruppierung der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.10.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.10.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Tätigkeiten der Stammkräfte, Springkräfte sowie Vorarbeiter:innen der Unterhaltsreinigung haben sich in den vergangenen Jahren gewandelt. Aus diesem Grund hat der Bereich 5.651 Gebäudemanagement (GMHL) eine Überprüfung der tariflichen Eingruppierung veranlasst. Nach dem Ergebnis der Stellenbewertung sind höherwertige Tätigkeitsmerkmale erfüllt. Demzufolge ist eine höhere Ausweisung der Planstellen vorzunehmen und die Beschäftigten sind nach Übertragung entsprechender Tätigkeiten höher zu gruppieren.

Der nachfolgende Bericht informiert über die Ausgangslage der Stellenbewertung, die aktuellen Aufgaben der Unterhaltsreinigung sowie deren tarifrechtlichen Bewertung und gibt einen Ausblick auf die Auswirkungen der Höhergruppierung.

Bericht:

1 Ausgangslage

Der Beschluss zur sukzessiven Privatisierung der Eigenreinigung (Drucksache Nr. 627, 2004) wurde im Jahr 2009, mit der Vorgabe eine vergleichbare Eigen- und Fremdreinigung in Höhe von 75 %/25 % aufzubauen (Drucksache Nr. 242, 2009), gestoppt.

Dies zum Anlass genommen wurde das Leistungsangebot der Unterhaltsreinigung sukzessive optimiert. Unter anderem wurden Reinigungsintervalle entsprechend des Nutzerverhaltens angepasst (Beispiele: Bodenreinigung in Klassenräumen erfolgt nicht mehr pauschal fünfmal die Woche, sondern zweimal die Woche bedarfsgerecht; Müllentsorgung in Büroräumen erfolgt nur noch zentral über Teeküchen oder vom Nutzenden selber). Zudem wird in geeigneten Flächen automatisierte Reinigungstechnik, sog. Scheuersaugautomaten, eingesetzt und ergonomische Reinigungsgeräte und Servicewagen gehören zur Grundausstattung in der Unterhaltsreinigung.

Die Tätigkeiten der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung (Stammkräfte und Springkräfte) waren in der Vergangenheit immer in der EG 1 eingruppiert; die Vorarbeiter:innen in der EG 2. Dies ergab sich aus dem Umstand, dass

- nahezu keine Entscheidungsspielräume bestanden,
- die Unterhaltsreinigung nach starren Plänen erfolgte und daher keine Ermessensentscheidungen erforderte,
- die bisherige technische Ausstattung des Arbeitsplatzes erforderte kaum Fachwissen,
- es sich bei den Tätigkeiten in Summe um einfachste Tätigkeiten handelte, die in der Regel die Einarbeitungszeit von 30 Minuten nicht überschritten.

Diese Eingruppierung wurde mehrfach überprüft und stets bestätigt.

Im November 2024 hat der Bereich GMHL aufgrund der bis dahin erfolgten sukzessive eingetretenen neuen Arbeitsschritte und Anforderungen im Reinigungsdienst einen Bereichsantrag auf Überprüfung der tarifrechtlichen Eingruppierung der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung gestellt. Im Ergebnis sind aus den nachfolgenden Gründen höherwertige Tätigkeitsmerkmale erfüllt.

2 Aktuelle Aufgaben der Unterhaltsreinigung

Die Unterhaltsreinigung bei der HL umfasst die regelmäßige Reinigung der städtischen Gebäude zur Sicherstellung des hygienischen Standards. Dieser ist mit einem definierten Leistungsverzeichnis festgelegt und unterscheidet sich je nach Objektart (z. B. Schule, Kita, Verwaltungsgebäude) und Raumgruppe (z. B. Klassenraum, Flur, Büroraum, Sanitärräume). Neben der Sicherstellung des hygienischen Standards ist auch die Substanzerhaltung der städtischen Gebäudeinfrastruktur sowie Zufriedenheit der Nutzenden ein wesentliches Ziel der Gebäudereinigung der HL.

2.1 Aufgaben Stammkräfte und Springkräfte in der Unterhaltsreinigung

Konkret umfasst der Arbeitsplatz einer Stammkraft sowie Springkraft in der Unterhaltsreinigung heute folgende Aufgaben:

1. Durchführung der Unterhaltsreinigung nach Bedarf oder nach Reinigungsplan entsprechend der Objektart und Raumgruppe inkl. Vor- und Nachbereitungsaufgaben wie fachgerechte Schmutzwasser- und Müllentsorgung, Bestückung des Servicewagens, Unterhaltung der Reinigungsmaschinen und -materialien unterschiedlicher Hersteller, Meldung von Materialbedarfen an Vorarbeiter:innen
2. Durchführung von Desinfektionsreinigungen
3. Durchführung von allgemeinen Sicherheitskontrollen bei Nachtarbeit oder Nichtanwesenheitszeiten der Hausmeisterdienste, zum Beispiel Meldung von Schäden durch Vandalismus, defekte Beleuchtungen oder starke Verunreinigungen
4. Einhaltung der Vorgaben zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, Sicherheitsvorschriften, Gefahrstoffen, Brandschutz, etc.
5. Teilnahme an allgemeinen und tätigkeitsbezogenen (Pflicht)-Schulungen
6. Kommunikation mit den Nutzenden im Objekt

Der Arbeitsplatz einer Springkraft in der Unterhaltsreinigung beinhaltet die obengenannten Aufgaben mit dem Unterschied, dass die Mitarbeitenden keinem festen Objekten zugeteilt sind, sondern nach Bedarf Stammkräfte vertreten.

2.2 Aufgaben Vorarbeiter:innen in der Unterhaltsreinigung

Der Arbeitsplatz der Vorarbeiter:in in der Unterhaltsreinigung umfasst im wesentlichen folgende Aufgaben:

1. Durchführung der Unterhaltsreinigung nach Bedarf oder nach Reinigungsplan entsprechend der Objektart und Raumgruppe inkl. Vor- und Nachbereitungsaufgaben wie fachgerechte Schmutzwasser- und Müllentsorgung, Bestückung des Servicewagens, Unterhaltung der Reinigungsmaschinen und -materialien unterschiedlicher Hersteller
2. Einarbeitung/Einweisung der Mitarbeitenden (Eigenpersonal und Fremdpersonal) in das Objekt und die Aufgaben inkl. Durchführung von Folgeschulungen
3. Koordination der Arbeitsabläufe in den zugewiesenen Objekten inkl. Personaleinsatzplanung Vorort (z. B. Urlaubsplanung, Erstellen der Stundennachweise zur Abrechnung)
4. Sicherstellung der Reinigungsleistung durch Qualitätskontrolle
5. Beschaffung von Reinigungsmaterial und –technik sowie laufende Material- und Maschinenverwaltung

3 Tarifrechtliche Bewertung

Als mögliche Eingruppierung für die Reinigung in Innenräumen sieht die Entgeltordnung des TVöD bzw. der TV Entgeltgruppenverzeichnis S-H die Entgeltgruppen 1, 2 und 3 vor.
Die unter Kapitel 2 beschriebenen Aufgaben erfordern insbesondere nachfolgenden Handlungs- und Ermessensspielraum:

- Durch den umfangreichen Einsatz von Reinigungsmaschinen sind Raumpfleger:innen höheren Anforderungen betreffend Einstellung, Nutzung, Pflege und regelmäßiger Check-Ups der Maschinen ausgesetzt. Der Austausch von Reinigungsmaschinen und –technik erfolgt sukzessiv nach den individuellen Anforderungen des Objektes. Seit 2023 werden auch Maschinen von unterschiedlichen Herstellern eingesetzt. Im Ergebnis müssen die Reinigungskräfte – anders als noch vor einigen Jahren – nicht nur noch eine Reinigungsmaschine in der Art beherrschen, sondern verschiedenartige Maschinen für unterschiedliche Arbeiten. Dies erfordert ein umfangreicheres – nicht nur kurz anzulernendes – Verständnis über die Geräte und deren Einsatz sowie eine fortlaufende Wissenserweiterung.
- Durch das sich stark verändernde Nutzerverhalten – insbesondere die Zunahme von Vandalismus – sowie die daraus resultierenden Vorgaben des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind Raumpfleger:innen nun für eine Vorabwägung verantwortlich, ob betroffene Raumgruppen (insbesondere Sanitäranlagen) noch reinigungsfähig sind oder ob unter Einbeziehung von Vorarbeiter:innen und Objektleitungen eine desinfizierende Sonderreinigung erfolgen muss. Dies erfordert ein umfangreiches Maß an Abwägung darüber, wann Verschmutzungen derart intensiv sind, dass desinfizierende Maßnahmen ergriffen werden müssen.
- Aufgrund von neuen Arbeitszeitmodellen – wie der Tageszeitreinigung – ist es erforderlich, dass nicht mehr ein starrer Reinigungsplan abgearbeitet wird, sondern das Reinigungen nach Abstimmung mit den Nutzenden – flexibel nach Bedarf – erfolgt. Im Ergebnis erfolgt die Reinigung vermehrt nach Sicht, dies erfordert ein ermessendes Bewerten jeder vorzufindenden Raumgruppe und einer jeweiligen individuellen Anpassung der Reinigungstätigkeit. Dies wird seit 2024 praktiziert.

Aus den vorgenannten Gründen schließt die Stellenbewertung der Stammkräfte und Springkräfte in der Unterhaltsreinigung mit dem Ergebnis EG 2 ab.

Die Stellenbewertung der Vorarbeiter:innen schließt mit dem Ergebnis EG 3 ab, da diese neben der Durchführung der Unterhaltsreinigung auch die Einweisung/Einarbeitung und Koordination unterstellter Personen übernehmen, die nach TV Entgeltgruppenverzeichnis S-H der EG 3 entsprechen. Zudem besteht ein Anspruch auf eine 8 % Vorarbeiter:innen-Zulage.

4 Auswirkung auf das Produkt 111029

Zur Berechnung der Personalmehrkosten wurde der Mittelwert der Stufen 2 - 6 der jeweiligen Entgeltgruppe herangezogen (Tabellenentgelt 04/2025). In Summe belaufen sich die Personalmehrkosten für 2025 auf 846.807,91 € (Anlage 1). In dem Haushaltsentwurf 2026 sind die Personalkosten berücksichtigt. Je nach Betriebszugehörigkeit erfolgt die Auszahlung rückwirkend zum 01.11.2024.

5 Ausblick

Das Ergebnis der Überprüfung der tarifrechtlichen Eingruppierung der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung der HL zeigt, dass die Gebäudereinigung der HL im stetigen Wandel ist. Der Bereich GMHL erarbeitet derzeit ein Entwicklungskonzept, das nicht nur die Veränderungen der vergangenen Jahre aufzeigt, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der Eigenreinigung sowie aktuelle Optimierungspotenziale fokussiert. Zur Plausibilisierung des Status Quo sowie der geplanten Maßnahmen soll eine externe Begutachtung des Berichtes durch die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) oder einer vergleichbaren Stelle erfolgen. Es wird angenommen, dass das Entwicklungskonzept Ende des 1. Quartals/Beginn des 2. Quartals 2026 der Politik vorgestellt werden kann.

Die Umsetzung des Bewertungsergebnisses sowie Information der Beschäftigten über die Höhergruppierung soll nach Vorlage dieses Berichtes sowie Durchführung des Mitbestimmungsverfahrens erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1 Personalmehrkosten

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1 Personalmehrkosten

Mehrkosten Höhergruppierung Raumpfleger:innen aus EG 1 in die EG 2 (betragliche Höhergruppierung mindestens in Stufe 2)

Stammkräfte/Springer:	VZÄ	163,79	davon zu berücksichtigen[1]		139,7	
	Entgelt EG 1	**Betragliche Höher-gruppierung in die EG 2**	**Differenz EG 2 zu EG 1**	**Entgeltdifferenz p.a.**	**SV + VBL**	**Personalmehrkosten p.a. je 1 VZÄ**	**Personalmehrkosten insgesamt**
Stufe 2	2.465,52 €	2.894,28 €	428,76 €	5.509,57 €	1.495,85 €	7.005,42 €	
Stufe 3	2.498,86 €	2.894,28 €	395,42 €	5.081,15 €	1.379,53 €	6.460,68 €	
Stufe 4	2.540,55 €	2.894,28 €	353,73 €	4.545,43 €	1.234,08 €	5.779,51 €	
Stufe 5	2.579,42 €	2.894,28 €	314,86 €	4.045,95 €	1.098,48 €	5.144,43 €	
Stufe 6	2.679,47 €	2.894,28 €	214,81 €	2.760,31 €	749,42 €	3.509,73 €	
Mittelwert (Stufe 2-6)	2.552,76 €	2.894,28 €	341,52 €	4.388,48 €	1.191,47 €	5.579,95 €	**779.519,02 €[2]**

[1] Insgesamt stehen im Stellenplan 163,79 VZÄ in der EG. 1 zur Verfügung; 24,09 VZÄ sind bei der Personalmehrkostenberechnung nicht zu berücksichtigen, da diese Mitarbeiter:innen bei Überführung des BAT/BAT-O (Bundesangestellten Tarifvertrag) sowie des MTArb/MTArb-O (Manteltarifvertrag Arbeiter) in den TVöD bereits in die EG. 2 eingruppiert wurden (sog. Bestandsschutz). Die Höhergruppierung hat keine Auswirkungen auf diese Mitarbeiter.innen.

[2] Gesamtsumme bezogen auf den Mittelwert der Entgeltstufen 2-6. Die einzelpersonenbezogenen, stufenabhängigen Mehrkosten werden in den nächsten Wochen ermittelt, woraus sich im Gesamtergebnis geringfügige Abweichungen zu den dargestellten Mittelwertkosten ergeben können.

Mehrkosten Höhergruppierung Vorarbeiter:innen aus EG 2 in die EG 3 (stufengleiche Höhergruppierung)

Vorarbeiter:innen:	VZÄ	25,33					
	Entgelt EG 2	**stufengleiche Hö-hergruppierung in die EG. 3**	**Differenz EG 3 zu EG 2**	**Entgeltdifferenz p.a.**	**SV + VBL**	**Personalmehrkosten p.a. je 1 VZÄ**	**Personalmehrkosten insgesamt**
Stufe 2	2.894,28 €	3.078,02 €	183,74 €	2.361,06 €	641,03 €	3.002,09 €	
Stufe 3	2.944,67 €	3.127,99 €	183,32 €	2.355,66 €	639,56 €	2.995,22 €	
Stufe 4	3.016,58 €	3.242,21 €	225,63 €	2.899,35 €	787,17 €	3.686,52 €	
Stufe 5	3.174,63 €	3.327,92 €	153,29 €	1.969,78 €	534,79 €	2.504,57 €	
Stufe 6	3.339,47 €	3.406,43 €	66,96 €	860,44 €	233,61 €	1.094,05 €	
Mittelwert (Stufe 2-6)	3.073,93 €	3.236,51 €	162,59 €	2.089,26 €	567,23 €	2.656,49 €	**67.288,89 €**[1]

[1] Gesamtsumme bezogen auf den Mittelwert der Entgeltstufen 2-6. Die einzelpersonenbezogenen, stufenabhängigen Mehrkosten werden in den nächsten Wochen ermittelt, woraus sich im Gesamtergebnis geringfügige Abweichungen zu den dargestellten Mittelwertkosten ergeben können.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14519
öffentlich

Lübeck, 02.09.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Christian Kunz (E-Mail: christian.kunz@luebeck.de Telefon:)

Bericht zum Kenntnisstand über die Sanierungsnotwendigkeit nach Abschluss der Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung für das Theater Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.10.2025	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit diesem Bericht soll der Kenntnisstand über die Sanierungsnotwendigkeit nach Abschluss der Bestandsanalyse und der Grundlagenermittlung dargelegt werden. Neben den bisherigen Planungstätigkeiten im Projekt werden die aktuellen Kostenprognosen und die Handlungsoptionen erläutert.

Hintergrund

Im November 2020 wurde hinsichtlich einer möglichen finanziellen Förderung von Sanierungsmaßnahmen eine *Formlose Anfrage nach Nr. 1 Verfahrensregelungen RZBau für investive Kulturmaßnahmen gemäß Beschlussfassung des Bundestages vom 29.11.2019* eingereicht. Zuständig hierfür ist der Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien, Referat K 55 – Bauangelegenheiten und Baukultur.
Dabei standen Maßnahmen zur Bauwerkssanierung für einen nachhaltigen Substanzerhalt des kulturellen Erbes (u.a. Sanierung von Fluchttreppen im Außenbereich, Dachflächensanierungen, Sanierung der Sicherheitsbeleuchtung) und Maßnahmen zur Modernisierung der technischen Infrastruktur (u. a. Umstellung auf LED-Beleuchtung, Erhalt technischer Infrastruktur zur Sicherstellung des bestimmungsgemäßen Theaterbetriebs). Die Anfrage weist vor dem Hintergrund einer Bundesförderung in Höhe von 4,5 Mio. € einen Investitionsbedarf als groben Kostenrahmen in Höhe von 9 Mio. € aus. Zudem wird in der Anfrage erläutert, dass diese Investitionen Teil einer notwendigen und vorgesehenen Gesamtsanierung im Umfang von 25 Mio. € sind.

Vorausgegangen waren dieser Förderanfrage Ermittlungen des Investitionsbedarfs, gemeinsam durchgeführt durch das Gebäudemanagement der HL und das Theater Lübeck. Seitens des Theaters fand eine Analyse des Bedarfs an Modernisierungen der theaterspezifischen Gebäudeausstattung (Bühnentechnik, Beleuchtung, zeitgemäße Präsentations- und Vermittlungsformate) statt, seitens des GMHL wurde anhand der vorliegenden Befunde von Gebäu-

deschäden und dem seinerzeitigen Kenntnisstand über den Instandhaltungsbedarf ein Sanierungsbedarf ermittelt.
In den Überlegungen zur Gesamtsanierung und zur Umsetzung des ersten Sanierungsabschnitts war die Umsetzung im laufenden Theaterbetrieb mit Bauabschnitten und ggf. teils verlängerten Spielpausen im Sommer enthalten.
Alle weiteren Planungen sollten in einem investiven Projekt angestoßen und fortgeführt werden.

Im Zuge der angestrebten Förderung gab es einige Koordinierungsgespräche mit dem Fördermittelgeber. Für die endgültige Zusage ist ein Fördermittelantrag auf Basis abgeschlossener Entwurfsplanungen erforderlich.

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Fachbereich 4 – Kultur und Bildung

Bericht:

Bisheriger Verlauf zur Sanierung des Theaters Lübeck

Beauftragung der Planungsbüros und Bestandsuntersuchungen
Für 2021 wurden für das Projekt keine HH-Mittel zur Verfügung gestellt, allerdings ab 2022, so dass die Vergabeverfahren für Architekten und Fachplaner zum Erstellen vollständiger Planungskonzepte erst im Laufe des Jahres 2022 durchgeführt wurden. Neben Planungsbüros wurde im Projekt zudem ein spezialisiertes Projektsteuerungsbüro beauftragt.
Mit vollständigem externen Planungsteam wurde mit Jahresanfang 2023 in die Leistungsphase 1 nach HOAI, die Grundlagenermittlung gestartet. Für ein vollständiges Planungskonzept wurden neben der Projektsteuerung alle für die Theatersanierung relevanten Planungsdisziplinen berücksichtigt:

- Gebäudeplanung
- Gebäudetechnik
- Veranstaltungstechnik
- Küchentechnik
- Brandschutz
- Tragwerksplanung
- Schadstoffgutachten
- Bauphysik und Energieberatung
- Baugrunduntersuchung
- Sicherheitskonzeption
- Außenanlagen

Wichtig für die anstehende Planungsaufgabe der Gesamtsanierung des Theaters mit rund 25.000 m² Bruttogeschossfläche ist für die Planungsbüros die ausreichende Kenntnis über den Gebäudebestand. Ergänzend zu allen vorliegenden Unterlagen aus Bestandsplänen wurden im Sommer 2023 umfangreiche Bauteilöffnungen durchgeführt, um einerseits den Zustand der Bausubstanz und andererseits die tatsächliche Lage von Leitungen zu ergründen. Neben der umfänglichen Bestandsuntersuchung der Baukonstruktion und der Ausbauten sowie der vorhandenen Technik wurde eine Bedarfsanalyse mit Blick auf den Theaterbetrieb durchgeführt. Im Zuge dieser Bedarfsanalyse wurden durch die Planer alle Abteilungen des Theaters untersucht und in Gesprächen mit Mitarbeitern der aktuelle Ablauf, zur Verfügung stehende Flächen, derzeitige Probleme und letztlich Vorstellungen eines künftigen Theaterbetriebs besprochen.

Bis zum Sommer 2024 wurden die Untersuchungen und Bedarfsanalysen ausgewertet.

Ergebnisse Bestandsuntersuchung Gebäude und Technik

Mit Beteiligung aller Planungsdisziplinen und der Durchführung umfangreicher Recherchen und Bauteilöffnungen konnte der Zustand des Theaters in einem Umfang erfasst werden, welcher im Vorfeld der Erstellung der Förderanfrage nicht möglich war. Neben bekannten Schäden am Gebäude und vorhandenen Mängeln an Substanz und Technik wurden bisher unentdeckte Schäden und Schwachstellen aufgedeckt (z.B.: vorhandene Schmutzwassergrundleitungen sind so marode, dass eine Sanierung nicht möglich ist, hier ist ein Austausch erforderlich).

Die Gebäude des Theaters sind aufgrund des Instandhaltungsrückstaus der Bausubstanz und zum Teil bereits bei der letzten Sanierung in den 90er Jahren zurückgestellten Maßnahmen, wie bspw. die des Bauteils 4 (ältestes Gebäude des Ensembles, direkt neben dem Theaterbau) oder der Fenstersanierung, grundsätzlich in erheblichem Umfang und sanierungsbedürftig. Die Bausubstanz ist in weiten Bereichen durch Setzungen, Feuchteschäden, Verwitterung, Überalterung und Abnutzung in sehr schlechtem Zustand.

Die vorhandenen Schäden beeinflussen entsprechend die Gebäudenutzung, so ist die vorhandene Theatergastronomie nur stark eingeschränkt betriebsfähig. Anforderungen an Bau- und Raumakustik werden teilweise gar nicht oder bereichsweise nur unzureichend erfüllt. Der Brandschutz zur Aufrechterhaltung des Betriebs wird derzeit über aufwendige Sonderregelungen, organisatorische und Interimsmaßnahmen kompensiert und geduldet, und entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an Gebäude dieser Nutzungsart.

Die technische Gebäudeausstattung hat ihre Lebenserwartung entsprechend der VDI-Richtlinien weitgehend überschritten und entspricht in Teilen nicht den heutigen Normen, energetischen und nutzungsspezifischen Anforderungen.

Die Veranstaltungstechnik ist veraltet und entspricht nicht den Bedürfnissen eines zeitgemäßen Theaterbetriebs. Ersatzteile, oder auch bspw. Leuchtmittel, sind teilweise nicht mehr zu bekommen. Aus diesem Grund musste bereits 2023 eine zusätzliche Inspizientenanlage als Interimsgerät installiert werden.

Ergebnisse der Bedarfsanalyse zur Nutzung

Nach Auswertung aller in den Gesprächen mit den Theaterabteilungen gewonnenen Informationen konnten umfangreiche Erkenntnisse über die aktuelle Situation und einen künftigen Bedarf gewonnen werden.

Die Betriebsabläufe des derzeitigen Theaters sind im Gebäudebestand unzureichend baulich abgebildet und der Ausstattungstransport über verschiedene Ebenen ohne Aufzug teilweise durch Stolperkanten unsicher. Lange Wege beeinträchtigen die Abläufe.

Bereichsweise sind Arbeitssituationen durch Provisorien geprägt, die zu einer immer weiteren Verschachtelung und Unübersichtlichkeit des Gebäudes führen und effiziente Betriebsabläufe verhindern.

Die Handhabung des Theaterbetriebs ist aufgrund großer Entfernungen und schlechter räumlicher Zuordnung aufwendig. Eine Teilneuordnung räumlicher und organisations-technischer Abläufe wäre geboten. Darüber hinaus fehlen Lagerkapazitäten, sodass Ausstattung teilweise in Verkehrsflächen gelagert wird und dort die Verkehrs- und Fluchtwege einschränkt.

Es zeigt sich, dass es für die derzeitigen Strukturen des Theaters einen erhöhten Flächenbedarf von ca. 600 m² gibt, der im derzeitigen Bestand nicht abgebildet werden kann. Die Umsetzung dieses Flächenbedarfs ist theoretisch als Aufstockung in Teilbereichen der Gebäudestrukturen denkbar. Hierzu bedarf es weiterer Abstimmungen mit der Denkmalpflege. Alternativen zur Flächenerweiterung wären die Anmietung entsprechender Flächen oder aber auch der Verzicht auf weitere Flächen, ermöglicht durch die Restrukturierung des Theaterbetriebs.

Maßnahmenkatalog und Zielsetzung

Ausgehend von

- der bereits mit Förderanfrage aufgezeigten erforderlichen Gesamtsanierung des Gebäudeensembles des Theaters,
- den Erkenntnissen aus der Bestandsuntersuchungen mit zusätzlichem Sanierungsaufwand und
- aus der Bedarfsanalyse

wurde seitens der Planungsbüros ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der dabei folgende Parameter berücksichtigt:

1. Vollumfängliche Sanierung der Gebäudesubstanz zum Erhalt des denkmalgeschützten Theaters
2. Modernisierung und Erneuerung der Haus- und Veranstaltungstechnik mit dem Ziel den Spielbetrieb mittel- bis langfristig zu sichern
3. Behebung baurechtlicher Problempunkte (Brandschutz, Verkehrssicherheit, etc.)
4. Behebung arbeitsschutzrechtlicher Problempunkte
5. Umsetzung zielorientierter Anforderungen des Theaters, einschließlich einer in Teilen funktionalen neuen Nutzungszuordnung

Möglichkeit Bauabschnitte

Anlässlich dieser Ziele wurde eine Einschätzung hinsichtlich der vorgesehenen Umsetzung der Maßnahmen in Bauabschnitten und mit fortgeführtem Theaterbetrieb erarbeitet. Aufgrund der baulichen, technischen und nutzungsspezifischen Gegebenheiten und deren Abhängigkeiten untereinander ist zurzeit nicht davon auszugehen, dass eine Sanierung mit den zuvor genannten Maßnahmen und dem hierfür erforderlichen Sanierungsumfang in mehreren Bauabschnitten möglich ist. Die Trennung der Gebäudeteile sowohl technisch als auch organisatorisch unter Beibehaltung eines funktionierenden Theaterbetriebs scheint nicht realisierbar. Hierzu kommen Sicherheitsaspekte und die Auswirkungen auf den terminlichen Ablauf der Gesamtsanierung. Folglich kann für den Zeitraum der Baumaßnahmen der Theaterbetrieb in der Beckergrube nicht aufrechterhalten werden.
Diese Einschätzung muss in den kommenden Leistungsphasen ab der Vorentwurfsplanung verifiziert werden.

Ermittlung Kostenrahmen Gesamtsanierung und Modernisierung (Variante 1)

Vor dem Hintergrund der seit Erstellung der Förderanfrage vorangeschrittenen Baupreissteigerung, aber auch mit dem nun vorhandenen Wissen über einen doch größeren Sanierungsumfang, sowie dem Umstand, den Theaterbetrieb für die Bauphase ggf. ausgliedern zu müssen, wurden die beteiligten Planungsbüros seitens des GMHL und der externen Projektsteuerung aufgefordert, die neuen Informationen in einen aktualisierten Kostenrahmen einfließen zu lassen, damit für Beginn der nächsten Planungsphase evtl. notwendige Grundsatzentscheidungen getroffen werden können. Dem Kostenrahmen liegen keine Vorentwurfsplanungen zugrunde, sondern der bisher erarbeitete Maßnahmenkatalog sowie die gewonnenen Erkenntnisse über das Gebäude. Die Aussagekraft ist gegenüber einer Kostenschätzung nach einem Vorentwurf (Leistungsphase 2) und einer Kostenberechnung nach der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) deutlich geringer, kann jedoch die als Rahmen die grobe Richtung für das weitere Projekt erkennen lassen.

Durch die Planer und Projektsteuerer wurde der folgende Kostenrahmen ermittelt:

Kostengruppe	Bezeichnung	Kostenrahmen Stand 2025 (inkl. 19% USt)
300	Bauwerk – Baukonstruktion	51.000.000,00 €
400	Bauwerk – Gebäudetechnik	34.000.000,00 €
400	Bauwerk – Bühnenmaschinerie	16.000.000,00 €
400	Bauwerk – Veranstaltungstechnik	18.000.000,00 €
400	Bauwerk – Küchentechnik	1.000.000,00 €
500	Außenanlagen (Innenhöfe Theater)	600.000,00 €
600	Ausstattung / Kunstwerke	5.000.000,00 €
700	Baunebenkosten	37.400.000,00 €
800	Risikokosten	28.000.000,00 €
	Baupreissteigerung innerhalb Projektzeit	26.000.000,00 €
Gesamt		**217.000.000,00 €**

Anmerkung zum Kostenrahmen: Der Kostenrahmen nach DIN 276 dient grundsätzlichen Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsüberlegungen und basiert auf quantitativen und qualitativen Bedarfsangaben. Da dieser im Zuge der Grundlagenermittlung durch die Planer ermittelt wurde und noch keine Vorentwurfsplanung vorliegen, ist dieser eine grobe Einschätzung. Selbst die nächstgenauere Kostenstufe, die Kostenschätzung nach DIN 276 nach der Vorentwurfsplanung kann eine Ungenauigkeit von bis zu +/- 30% aufweisen.

Zu den Projektkosten der ausführenden Gewerke und der Planungs- und Nebenkosten wurden seitens der Projektsteuerer im Kostenrahmen aufgrund der langen Projektlaufzeit Baupreissteigerungen und aufgrund der Projektgröße zudem Risikokosten berücksichtigt.

Bei den projektspezifischen Einzelrisiken wurden dabei berücksichtigt:
- Bausubstanzrisiken (nicht sichtbare Leitungen, schadhafter Estrich unter Bodenbelägen, bisher nicht ermittelte Schadstoffe u.a.)
- Standortrisiken (Umzugskosten, Auslagerung Spielbetrieb für Interimszeit)
- Planungsrisiken (z.B. Berücksichtigung von Forderungen der Denkmalpflege)
- Leistungsänderungsrisiken (Planungsfortschreibungen durch Bedarfsänderungen)
- Nachtragsrisiken
- Mengenrisiken (Mengenabweichungen VOB-Verträge, gerade durch Arbeiten im Bestand)
- Risiken Regel- und Gesetzesänderungen

Ermittlung Kostenrahmen reduzierterer Maßnahmenumfang (Variante 2A)

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten der vorgesehenen Maßnahmen zur Gesamtsanierung und Modernisierung des Theaters mit einem mittelfristigen Zeithorizont wurden die Planungsbeteiligten aufgefordert, einen weiteren Kostenrahmen zu ermitteln, der in seiner Zielsetzung deutlich reduzierter ist. Die Zielsetzung für diesen alternativen Projektansatz lautete:
1. Behebung baurechtlicher Problempunkte (Brandschutz, Verkehrssicherheit, Arbeitssicherheit etc.)
2. Reparatur der drängendsten Schadensbilder, Erhalt der Bausubstanz mit einem Zeithorizont von 10 Jahren
3. Sicherstellung des Theaterbetriebs mit einem Zeithorizont von 10 Jahren

Durch die Planer und Projektsteuerer der genannten Zielsetzung wurde der folgende Kostenrahmen ermittelt:

Kostengruppe	Bezeichnung	Kostenrahmen Stand 2025 (inkl. 19% USt)
300	Bauwerk – Baukonstruktion	15.000.000,00 €
400	Bauwerk – Gebäudetechnik	22.000.000,00 €
400	Bauwerk – Bühnenmaschinerie	9.000.000,00 €
400	Bauwerk – Veranstaltungstechnik	17.000.000,00 €
400	Bauwerk – Küchentechnik	200.000,00 €
500	Außenanlagen (Innenhöfe Theater)	600.000,00 €
600	Ausstattung / Kunstwerke	5.000.000,00 €
700	Baunebenkosten	20.200.000,00 €
800	Risikokosten	18.000.000,00 €
	Baupreissteigerung innerhalb Projektzeit	13.000.000,00 €
Gesamt		**120.000.000,00 €**

Zu den Projektkosten der ausführenden Gewerke und der Planungs- und Nebenkosten wurden auch hier im Kostenrahmen aufgrund der langen Projektlaufzeit Baupreissteigerungen und aufgrund der Projektgröße zudem Risikokosten berücksichtigt.

Auch bei der Variante mit einem reduzierten Umfang ist nicht davon auszugehen, dass eine Sanierung mit der genannten Umsetzung und dem hierfür erforderlichen Sanierungsumfang in mehreren Bauabschnitten und gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Spielbetriebs möglich ist.
Diese Einschätzung muss in den kommenden Leistungsphasen ab der Vorentwurfsplanung verifiziert werden.

Der Kostenrahmen liegt deutlich unter den Kosten für eine Gesamtsanierung und Modernisierung. Beim direkten Vergleich der beiden Kostenwerte gilt es zu beachten:

1. Der reduzierte Maßnahmenumfang hat zur Folge, dass angedachte Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung des Theaters nicht umgesetzt werden, dies betrifft im Groben:
- keine Maßnahmen zur Verbesserung des Spielbetriebs,
- keine Verbesserung des Arbeitsumfeldes,
- keine räumlichen Optimierungen zur Verbesserung der Funktionsabläufe,
- keine zusätzlichen Flächenerschließungen,
- keine großflächige Renovierung/Erneuerung der Oberflächen (Böden, Decken, Wände) bis auf Bereiche mit konstruktiven Eingriffen,
- keine umfangreiche Theatergastronomie mit vollständiger Küche, lediglich ein reduziertes Angebot in den Gastronomieflächen möglich.

2. Auf den Verzicht der zuvor genannten Maßnahmen muss das Theater Lübeck ggf. mit Organisationsanpassungen reagieren.

3. Mit der Umsetzung des reduzierten Maßnahmenumfangs kann trotzdem eine notwendige Auslagerung des Spielbetriebs nicht ausgeschlossen werden.

4. Am Ende des genannten 10-Jahres-Zeithorizonts bleiben weitere Sanierungsarbeiten notwendig, um die nicht behobenen Schäden, welche sich erwartungsgemäß verschärfen werden, zu beheben. Die eingesparten Renovierungsarbeiten an den Oberflächen müssten zwangsläufig nachgeholt werden. Auch die Modernisierung der Bühnenmaschinerie müsste noch umgesetzt werden, um einem künftigen modernen Theaterbetrieb zu entsprechen. Auch hier kann eine erneute Auslagerung des Theaters für die Bauzeit erforderlich werden.

Beide dargestellten Varianten einer umfänglichen Sanierung mit möglichen Kosten von 120 bis 217 Mio. Euro stellen eine große finanzielle Herausforderung dar. Es ist zu erwarten, dass das Vorhaben ohne signifikante Förderung oder Drittmittel nicht umsetzbar ist. Die Verwaltung würde sich im weiteren Verfahren entsprechend darum bemühen.

Aktuelle Situation hinsichtlich der angestrebten Förderung (Bestandserhaltene Maßnahme)

Parallel zu den Ermittlungen der verschiedenen Kostenrahmen für Gesamtsanierung und eher kurzfristigem Gebäudeerhalt, wird durch die Planungsbeteiligten eine gemäß Förderanfrage bestandserhaltende Maßnahme planerisch entwickelt. Aus den mittlerweile bekannten Sanierungsbedarfen wurden hierfür Maßnahmen zusammengestellt, die sich mit der Zielsetzung der bisherigen Förderanfrage decken, die den dort genannten Kostenrahmen einhalten und die möglichst den regulären Theaterbetrieb so wenig wie möglich einschränken. Folglich werden in diesem Maßnahmenpaket hauptsächlich Sanierungsmaßnahmen an der Gebäudehülle berücksichtigt.
Die geplanten Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 9,3 Mio. € beinhalten nach derzeitiger Planung:

- Sanierung Außenfenster und –türen
- Sanierung Außengitter vor Fenstern
- Sanierung Stahltreppenkonstruktionen in den Innenhöfen
- Sanierung aller Dachflächen (Flach- und Steildächer)

Terminlich ist es vorgesehen, bis zum Sommer 2025 die Entwurfsplanungen abzuschließen und eine Projektfreigabe zu erlangen um den Förderantrag noch fristgerecht einreichen zu können. Die Vorlage zur Projektfreigabe (VO/2025/14517) liegt parallel zum Bericht vor.

Aufgrund des enorm gewachsenen Sanierungsumfang zur Durchführung einer Gesamtsanierung soll eine kurzfristige Abstimmung mit dem Bund als Fördergeber (und auch dem Land Schleswig-Holstein) erreicht werden, da die Förderung dieser bestandserhaltenden Maßnahme an die gesicherte Finanzierung der Gesamtmaßnahme geknüpft ist. Im August 2025 wurde seitens des Fördermittelgebers kommuniziert, dass die avisierte Förderung weiterhin Bestand hat, wenn die geplanten Maßnahmen abgeschlossene Arbeiten zum Bestandserhalt sind. Dies trifft auf die geplanten Maßnahmen zu.

Handlungsempfehlung weiteres Vorgehen

Die aufgezeigten Kostenrahmen zeigen, dass der Sanierungsbedarf am Theater Lübeck –in jeglicher Hinsicht- eine finanziell große Herausforderung darstellt. Aufgrund der derzeitigen Haushaltslage scheint die „große“ Sanierungsvariante mit Modernisierung und Flächenerweiterungen derzeit nicht finanzierbar. Auch für die Variante, die sich hauptsächlich auf das Reparieren und Instandsetzen beschränkt, wären höchstwahrscheinlich Fördermittel notwendig.

Das Planungsteam um die Architekten und Fachplaner wartet nach der Grundlagenermittlung auf eine Vorgabe, in welche Richtung weitergeplant werden soll. Da es sich bei den beiden oben dargestellten Varianten um Planungskonzepte mit unterschiedlichen Zielsetzungen handelt, braucht es für die nächsten Planungsschritte eine eindeutige Vorgabe der weiter zu verfolgenden Zielsetzung.

Seitens der Verwaltung wird der Start der Vorentwurfsplanung mit der Zielsetzung des reduzierten Maßnahmenumfangs (Variante 2A) empfohlen, da hier die gravierendsten Schadensbilder planerisch bearbeitet werden. Für ein Einwerben von Fördermitteln wäre auch mindestens eine Vorentwurfsplanung mit einer Kostenschätzung nach DIN 276 erforderlich, um die geplanten Maßnahmen darstellen zu können. Hier ergibt sich eine deutlichere Planungsschärfe als durch Bedarfsanalyse und Kostenrahmen.

Im weiteren Verlauf der Vorentwurfs- und der Entwurfsplanung mit fortschreitender Kostengenauigkeit können unter Umständen auch noch einzelne Aspekte der Modernisierung und der Verbesserung der Theaterabläufe in das Planungskonzept eingepflegt werden.

Eine weitere Information über den Projektverlauf ist dann nach der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vorgesehen.

Da es sich hier um eine Maßnahme mit hohem Investitionsvolumen an Maßnahmen in Baukonstruktion und Technik handelt, der sich auch im Planungsaufwand widerspiegelt, werden sich die Planungshonorare der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2 HOAI) auf rund 1.700.000 € brutto belaufen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14602
öffentlich

Lübeck, 24.09.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Gunnar Herzog (E-Mail: gunnar.herzog@luebeck.de Telefon: 122 - 6155)

Zwischenbericht "Fahrschein gegen Führerschein" - Durchlauf 2023

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

In der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck wurde am 26.08.2021 die VO/2021/09951 „Fahrschein gegen Führerschein“ zur Kenntnis genommen und die VO/2021/09951-01-03 beschlossen. Dabei wurde der Bürgermeister ermächtigt, entsprechend des Vorschlags der Verwaltung in Lübeck einen Modellversuch "Fahrschein gegen Führerschein", beginnend in 2022, durchzuführen. Im Rahmen dieses zunächst auf 3 Jahre befristeten Modellversuchs sollten seitens der Hansestadt Lübeck 500 ÖPNV-Jahreskarten (Abo-Monatstickets) der Preisstufe 2 an alle Lübecker Bürger:innen abgeben werden, die im Gegenzug ihre Kfz-Fahrerlaubnis abgeben mussten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets konnten die Teilnehmenden wahlweise von den Abo-Monatstickets zu Deutschlandtickets wechseln. Alle Mittel waren bereits nach 4 Monaten aufgebraucht.

Aufgrund der starken Nachfrage wurde am 28.03.2023 mit der VO/2023/11947 eine Fortführung der Aktion beschlossen. Für die nächsten drei Jahre sollten pro Jahr 500 zusätzliche Tickets zur Verfügung gestellt werden. Der erneute Start der Aktion in 2023 wurde auf den Tag der Einführung des Deutschlandtickets, den 01.05.2023, gelegt, womit im Rahmen der Aktion nur noch Deutschlandtickets vergeben wurden. Anträge konnten bereits im April eingereicht werden.

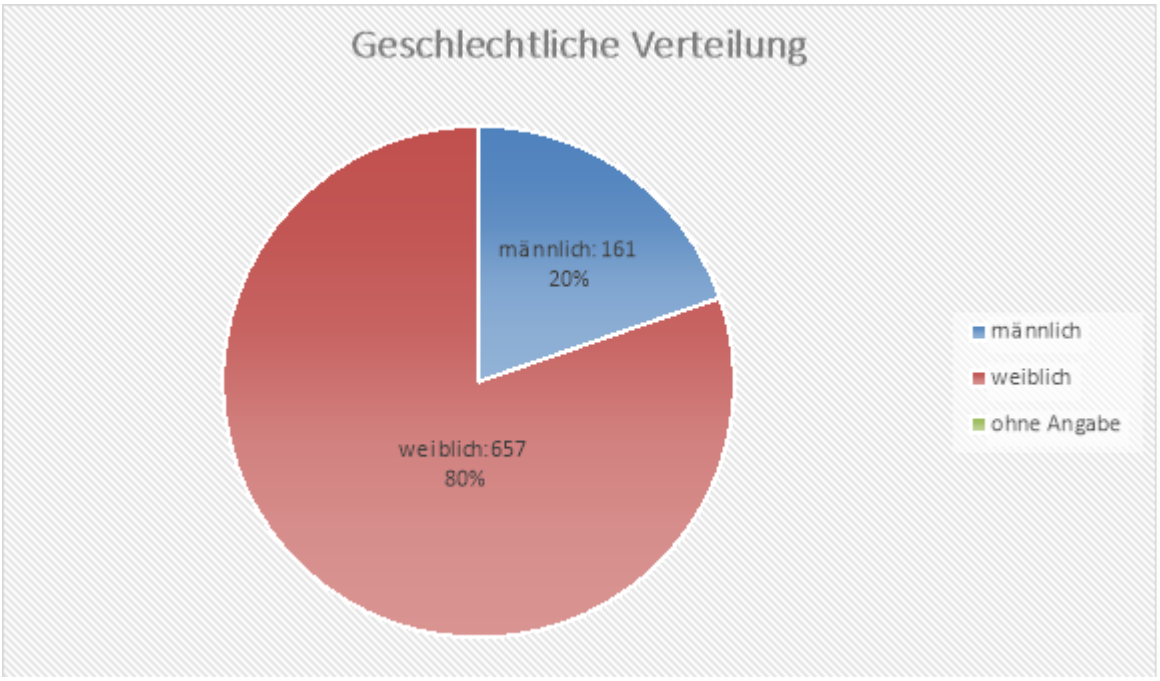
Aufgrund der sehr hohen Nachfrage im April 2023, wo mehr als 80 % der verfügbaren Tickets für das Jahr vergeben wurden, wurde am 29.06.2023 mit der VO/2023/12248 für 2023 eine zusätzliche Bereitstellung von weiteren 500 Tickets zur Kenntnis genommen.

Über den Erfolg des ersten Projektzeitraums aus 2022 wurde in der VO/2024/13021 „Zwischenbericht „Fahrschein gegen Führerschein“ berichten. Da die Laufzeit der Teilnahme ein Jahr beträgt, endete die Teilnahme jener, die in 2023 an der Aktion teilnahmen, zum Jah-

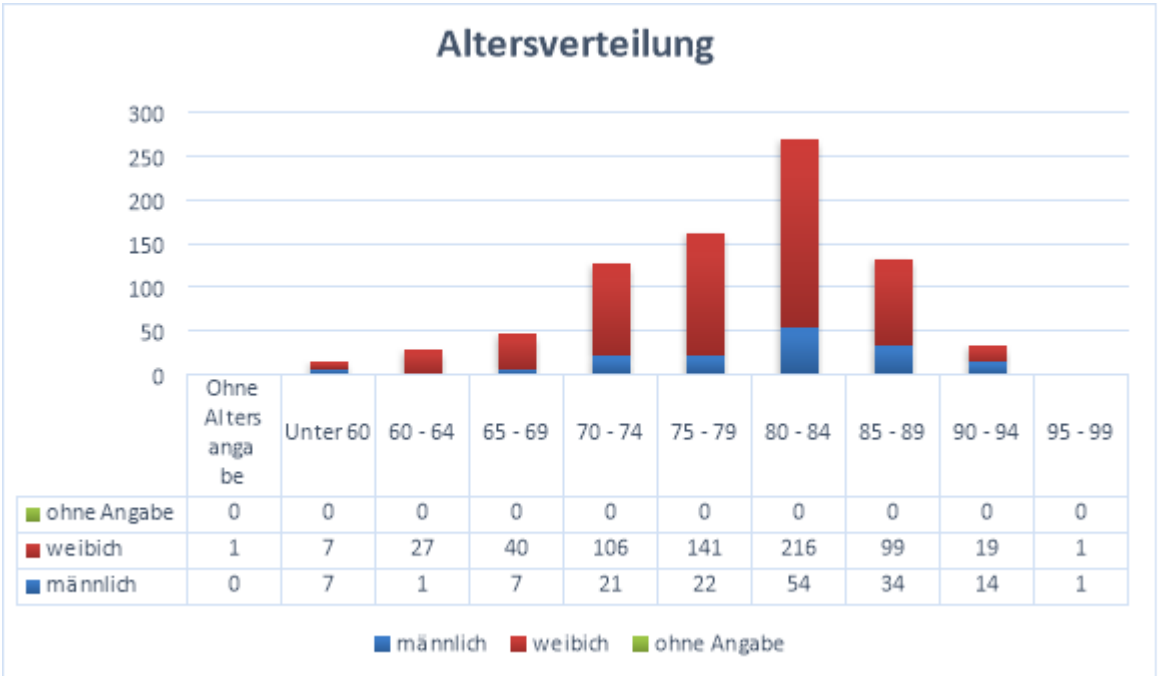
reswechsel 2024/25. Damit liegen die Auswertungen für den Projektzeitraum aus dem Jahr 2023 jetzt vor.

Bericht:

Die Aktion sah für das Jahr 2023 ursprünglich 500 Tickets vor, welche aber aufgrund einer anfänglich sehr hohen Nachfrage auf 1.000 erhöht wurde. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 818 Tickets vergeben. Von den 818 Teilnehmenden waren 657 weiblich und 161 männlich. Hieran kann man erkennen, dass sich das geschlechtliche Verhältnis aus dem Vorjahr bestätigt, wo Frauen ebenfalls ca. 80 % der Teilnehmenden ausmachten.

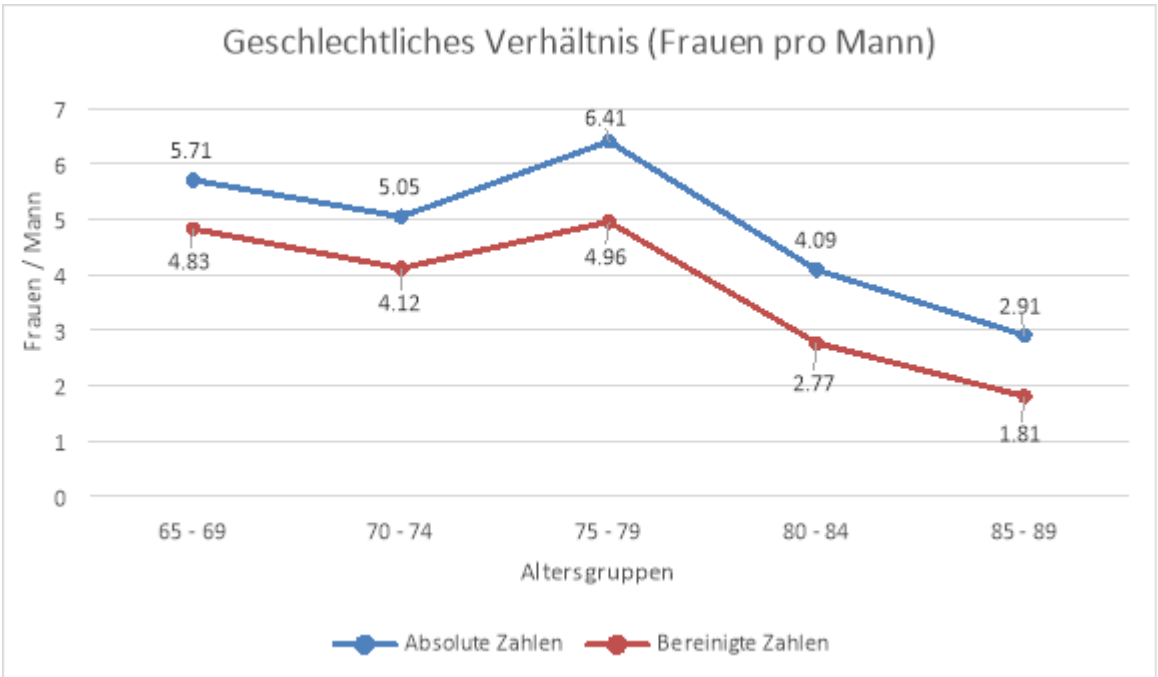


Von den 818 Teilnehmenden hat eine Person keine Angaben zum Alter gemacht. Bei den restlichen Teilnehmenden bestätigt sich hier klar der Trend aus dem Vorjahr zu älteren Teilnehmenden. In diesem Jahr nahmen 14 Teilnehmende unter 60 teil. Die jüngste Teilnehmerin war zum Zeitpunkt der Teilnahme 28 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden liegt wie im Vorjahr bei 79 Jahren, wohingegen der Median des Alters bei 80 Jahren liegt.



	Ohne Alters anga be	Unter 60	60 - 64	65 - 69	70 - 74	75 - 79	80 - 84	85 - 89	90 - 94	95 - 99
ohne Angabe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
weibich	1	7	27	40	106	141	216	99	19	1
männlich	0	7	1	7	21	22	54	34	14	1

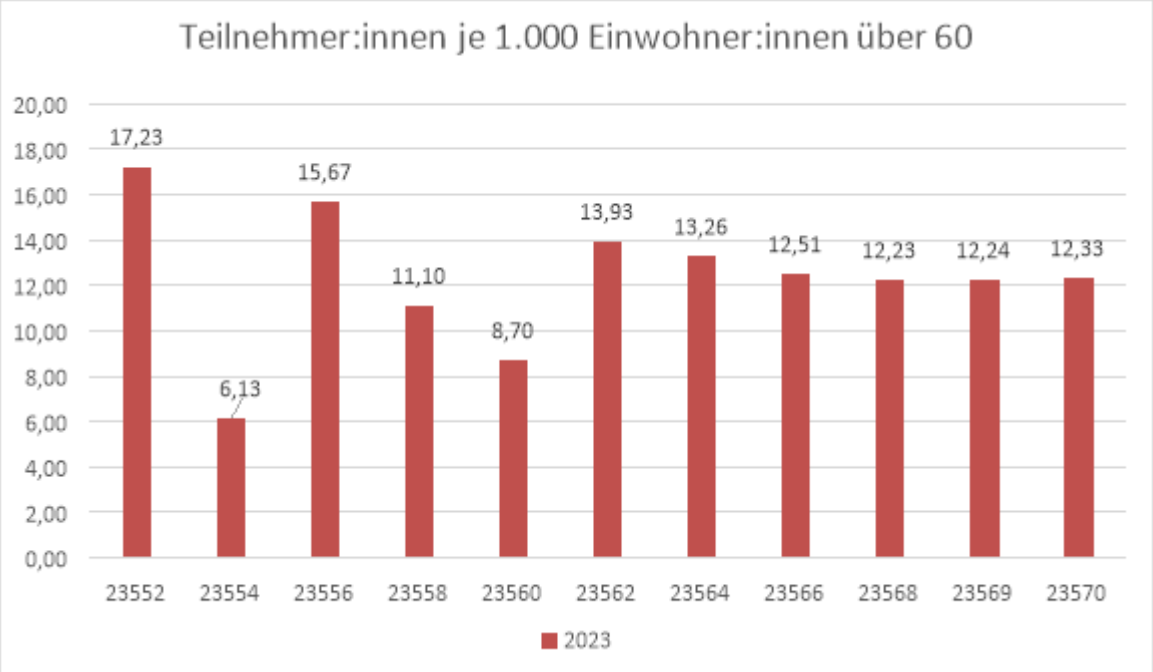
Zu erkennen ist, dass bei Männern das Interesse an der Teilnahme an der Aktion erst mit dem Alter zunahm, auch wenn dieser Trend in 2022 noch deutlich ausgeprägter war. Frauen verfügen jedoch über eine höhere Lebenserwartung und sind daher gegenüber Männern stärker in den Altersgruppen über 60 vertreten. Das heißt, dass selbst bei identischem Interesse beider Geschlechter an einer Teilnahme, mehr Frauen an dieser Aktion teilnehmen würden. Um ein besseres Verständnis dafür zu gewinnen, wie sich das Interesse an der Aktion je nach Altersgruppe und Geschlecht verhält, wird auch ein um diesen Frauenüberschuss bereinigtes Verhältnis angezeigt, welches den Trend aus den absoluten Zahlen bestätigt.



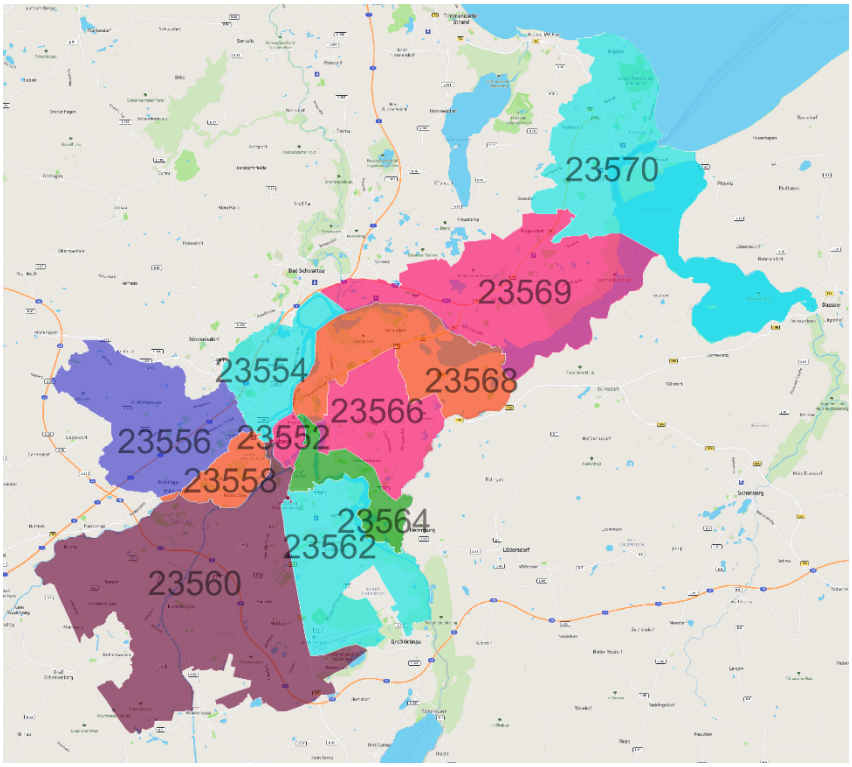
Anmerkung: Die Altersgruppen „Unter 60“, „60 – 64“, „90 – 94“ und „95 – 99“ weisen geringe Teilnehmendenzahlen auf und sind daher nicht statistisch verlässlich. Daher wurden sie nicht in diese Grafik aufgenommen. Die Gruppe „ohne Altersangabe“ ist für diese Grafik irrelevant.

Bei der Beantragung des Deutschlandtickets mussten die Teilnehmenden ihre Adresse angeben. Anhand der angegebenen Postleitzahlen kombiniert mit den Bevölkerungszahlen der Bürger:innen über 60 aus Punkt 219 der Statistischen Nachrichten Nr. 62 zur Bevölkerung

Lübecks kann man erkennen, dass sich das Interesse an der Teilnahme unterschiedlich je nach Postleitzahlengebiet darstellt.



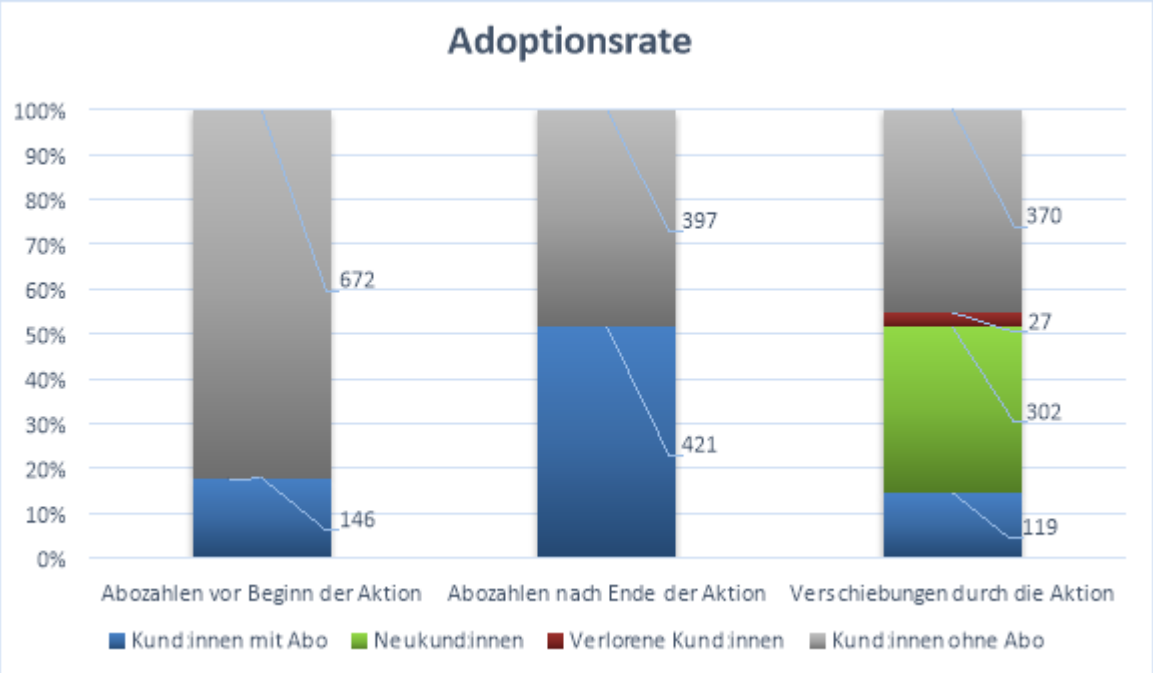
Anmerkung: Für 2022 und 2023 liegen unterschiedliche Bevölkerungszahlen in den Postleitzahlgebieten vor. Ein direkter Vergleich ist also nur eingeschränkt möglich.



Quelle: https://www.atlasbig.com/images/luebeck-postleitzahlen-karte.png

Der Erfolg dieser Aktion wird daran gemessen, wie viele Neukund:innen gewonnen werden konnten. An der Aktion konnten auch Bürger:innen teilnehmen, die bereits ein bestehendes Abonnement mit SWL Mobil hatten. Zu Beginn hatten 146 der 818 (17,8 %) Teilnehmenden bereits ein bestehendes Deutschlandticketabonnement. Von diesen 146 Bestandskund:innen haben 27 ihr Abonnement nach der Teilnahme an der Aktion nicht verlängert und gingen daher als Kund:innen verloren. Dennoch haben die restlichen 119 (81,5 %) Bestandkund:innen ihr Abonnement wieder privat fortgeführt. Zeitgleich konnten von den 672 Teilnehmenden,

die vor dieser Aktion kein Abonnement hatten, 302 als Neukund:innen gewonnen werden, was einer Adoptionsrate von 44,9 % entspricht. Insgesamt erhöht sich damit die Zahl der Abonnements unter den Teilnehmenden am ersten Durchlauf der Aktion von 146 (17,8 %) auf 421 (51,4 %).



Im Rahmen der Aktion können noch bis Ende 2025 Anträge entgegengenommen werden. Die anfänglich sehr starke Nachfrage hat sich nach der Einführung auf ein stabiles Niveau von ca. 20 bis 40 Neuanträgen pro Monat eingependelt. Von daher sind die jährlich bereitgestellten Mittel von 500 Tickets pro Jahr ausreichend.

Die Durchläufe aus den Jahren 2024 und 2025 werden in weiteren Berichten vorgestellt, sobald diese abgeschlossen sind und die Daten hierzu zur Verfügung stehen.

Fazit

Die Nachfrage an dieser Aktion ist mit ca. 20 – 40 Anträgen pro Monat mittlerweile stabil und bewegt sich im Rahmen der erwarteten Nachfrage von bis zu 500 Anträgen pro Jahr. Die Arbeitsprozesse sind inzwischen routiniert. Gerade bei älteren Lübecker:innen findet die Aktion viel Zuspruch. Von allen Teilnehmenden in 2022 und 2023, die vor Beginn der Teilnahme an der Aktion noch kein Deutschlandticketabonnement hatten, haben je 36,5 % und 44,9 % der Teilnehmenden, insgesamt 41,8 %, im Anschluss an der Teilnahme das Deutschlandticket selber bei SWL Mobil fortgeführt.

In der VO/2021/0995101-03, in der die Aktion ursprünglich beschlossen wurde, wurden Ergebnisse ähnlicher Aktionen anderer Städte zur Veranschaulichung des möglichen Erfolgs herbeigezogen. Das Worst-Case-Szenario, orientiert an Recklinghausen, sah eine mögliche Adoptionsrate von 19 % vor. Für das Best-Case-Szenario, orientiert an Ludwigsburg (Großraum Stuttgart) ging man hingegen von 45 % aus. Die in der gesamten bisherigen Aktion erzielte Adoptionsrate von 41,8 % wird also als sehr positiv gewertet. Besonders der Durchlauf 2023 sticht hier mit der Adoptionsrate von 44,9 % hervor.

Der in der VO/2023/11947 beschlossene Projektzeitraum und die damit bereitgestellten Haushaltsmittel enden zum Jahresende. Obwohl die Aktion die optimistischen Erwartungen der Hansestadt erfüllt und sich weiterhin einer beständigen Beliebtheit erfreut, muss an dieser Stelle mit Blick auf die aktuell kritische Haushaltslage empfohlen werden, die Aktion zum Jahresende erstmal nicht zu verlängern. Die Mittel, die für eine Fortführung benötigt würden, belaufen sich auf 378.000 EUR pro Jahr bei einem Ticketpreis von 63 EUR pro Monat. Für

2026 sind bereits 87.000 EUR für diese Aktion vorgemerkt, um die laufenden Kosten für die Tickets, die in diesem Jahr ausgestellt wurden, zu decken, was heißt, dass die Verlängerung der Aktion den Haushalt 2026 um zusätzliche 291.000 EUR belasten würde. Sobald sich die Haushaltslage in den kommenden Jahren wieder stabilisiert hat, kann eine Wiedereinführung der Aktion in Betracht gezogen werden.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14370
öffentlich

Lübeck, 11.09.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Manon Saß (E-Mail: manon.sass@luebeck.de Telefon: 122-6921)

Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai
Bericht zur Vorplanung für die Umgestaltung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Gemäß Beschluss der Bürgerschaft vom 27.02.2020 zum Priwall Kohlenhof bleibt dieser entgegen vorangegangener Planungen unbebaut (Vorlage Nr. VO/2019/08350-01). Konkret heißt es im Beschluss: „Die Flächen des sogenannten Kohlenhofkais außerhalb des Untersuchungsgebietes zum LSG werden nicht zum Landschaftsschutzgebiet. Das Areal wird nicht bebaut. Es wird als Multifunktionsfläche für Einheimische und Touristen freiraumplanerisch gestaltet und entwickelt. Mit dieser Aufgabe wurde der Fachbereich 5, Planen und Bauen betraut.

Bericht:

In der Machbarkeitsstudie Passathafenpromenade vom 12.04.2013 wurde der Lückenschluss zur Verbindung der Travepromenade mit der Priwallpromenade über die Fähren, Fußgängerfähre an der Südermole und Autofähren Priwall, bereits näher beschrieben.

Dieses aufgreifend, wurden vorläufige Konzeptideen zur Gestaltung des Projektraumes von der Tankstelle bis zur Kohlenhofspitze in einem ersten Gesprächstermin im Juli 2020 von der LPA als Initiator sowie den beteiligten Bereichen Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, Schule und Sport, Naturschutz und Kurbetriebe Travemünde vorgestellt.

Eine Konzeptstudie für die Gestaltung lag mit Datum vom 02.02.2022 vor und umfasste die möglichen baulichen Umsetzungen der Spundwandsanierung und der Umgestaltung der Promenade im Bereich des Kohlenhofkais (Bericht Nr. VO /2022/11597).

Die vorgezogene, dringende Sanierung der Spundwand wurde baulich bereits umgesetzt. Aufgrund diverser Problematiken während der Bauausführung kommt es zu Mehrkosten, die bisher nicht genau benannt werden können, einen Abbruch der Maßnahme aber nicht rechtfertigen. Nach Verifizierung dieser wird ggf. eine separate Vorlage zur Freigabe der Mehrkosten erstellt.

Für die im Gesamtkontext der Rundum-Promenade damit verbundene Kohlenhofpromenade laufen aktuell die Planungen zur Umgestaltung. Nicht Bestandteil dieser Planung ist der Fährvorplatz.

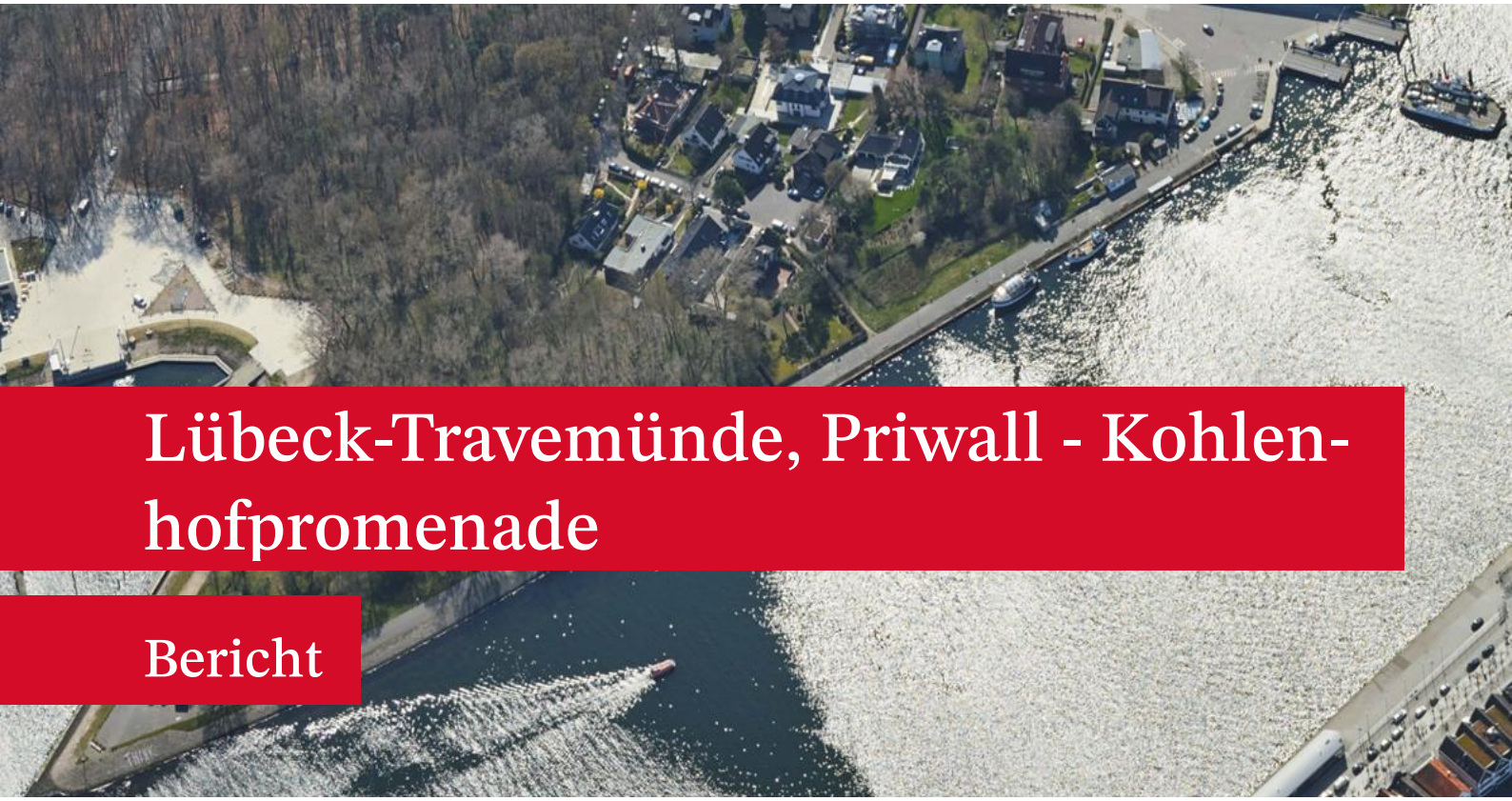
Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die Ergebnisse werden mit diesem Bericht vorgestellt und die weiteren Schritte hinsichtlich der Planung und Umsetzung erläutert. Zusätzlich wird am Ende auf das Sonderthema „Flächen für Wohnmobile und Zelte während der Travemünder Woche“ eingegangen.

Anlagen:

Anlage 1 Bericht zur Vorplanung für die Umgestaltung

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofpromenade

Bericht

Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofpromenade

Bericht zur Vorplanung für die Umgestaltung

Stand: 08.08.2025

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Einsiedelstraße 6
Gebäude 96
23554 Lübeck
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

1 Veranlassung 3

2 Ergebnisse der Vorplanung 4

2.1 Vorplanung – Teilbereiche 1. – 5. 4

2.1.1 Vorplanung Bereich 1. - Bunkerstation 4

2.1.2 Vorplanung Bereich 2. - Multifunktionsfläche 5

2.1.3 Vorplanung Bereich 3. - Promenade 7

2.1.4 Vorplanung Bereich 4. – Nordspitze / Kohlenhofspitze 9

2.1.5 Vorplanung Bereich 5. - Verbindungsweg zur Priwallpromenade 10

3 Sonderthema: „Flächen für Wohnmobile und Zelte während der Travemünder Woche“ 11

4 Weitere Vorgehensweise 12

1 Veranlassung

Die LPA hat nach Durchführung eines Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb externe Fachplaner mit der Freiraumplanung und der Verkehrsplanung beauftragt. Es sollten Ideen für die Gestaltung des Promenadenraumes (Teilbereich B und C) und der Kohlenhofspitze (Teilbereich C) auf Basis der vorliegenden Konzeptstudie weiterentwickelt und konkretisiert werden.



Abb. 1: Darstellung der Teilbereiche
(Quelle: Konzeptstudie Siller & Mohn)

Die im Rahmen des Vorentwurfs erarbeiteten Ideen wurden am 18.09.2024 den bereits zur Erarbeitung der Konzeptstudie beteiligten und jetzt noch betroffenen Bereichen Stadtplanung und Bauordnung, Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz (Naturschutz), Schule und Sport sowie dem Kurbetrieb Travemünde vorgestellt.

Hinweise und Anregungen aus dieser Beteiligung wurden in den weiteren Planungen berücksichtigt und die Planungen der Freiraumgestaltung sowie der Technischen Planung derzeit bis Ende der Leistungsphase 2 „Vorplanung“ weitergeführt. Das Ergebnis der Vorplanung in Bezug auf die Freiraumgestaltung wird im Folgenden erläutert.

Die Teilbereiche wurden mit der Vorplanung neu definiert und sind in Abbildung 2 dargestellt.

2 Ergebnisse der Vorplanung

2.1 Vorplanung – Teilbereiche 1. – 5.



Abb. 2: Darstellung der Teilbereiche
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

Der Promenadenbereich erstreckt sich vom Fährplatz bis zur Kohlenhof-Spitze und soll als Lückenschluss eine attraktive Verbindung aller Promenaden entlang der Trave bilden. Seeseitig grenzt die Promenade an den Kohlenhofkai und im weiteren Verlauf an das Steindeckwerk der Uferböschung an. Landseitig befinden sich entlang der Promenade die Bootstankstelle (Bunkerstation), die neue Multifunktionsfläche und das Landschaftsschutzgebiet, welches in diesem Bereich durch den Küstenwald ausgeprägt ist. Der Verbindungsweg von der Kohlenhofspitze bis zum Passathafen soll zur Vervollständigung eines zukünftigen Promenadenrundlaufes ebenfalls neugestaltet werden.

Der Fährvorplatz, die Ufereinfassung (Kaikante des Kohlenhofkai) und das anschließende Steindeckwerk sind nicht Bestandteil dieser Planung.

2.1.1 Vorplanung Bereich 1. - Bunkerstation

Vom Fährplatz ausgehend, befindet sich landseitig entlang der Promenade als erstes die Bunkerstation (Bootstankstelle). Diese ist nicht Teil der Planung. Die vorhandene Wanne im Asphalt, welche beim Betankungsvorgang eventuell austretende Treibstoffe auffängt, muss jedoch erneuert werden. Die Gestaltung der Oberflächen soll analog zu den weiteren Bereichen 2 und 3 hergestellt werden und werden dort beschrieben.

2.1.2 Vorplanung Bereich 2. - Multifunktionsfläche

Die Multifunktionsfläche soll auf der derzeit brachliegenden Fläche zwischen dem Promenadenbereich am Kohlenhofkai und der Wohnsiedlung entstehen. Die geplante Umgestaltung des Areals verspricht einen vielseitigen und attraktiven öffentlichen Raum, der Erholung, Aktivität und kulturelle Themen vereint. Die Gestaltung folgt einem geradlinigen, modernen Konzept, das Funktionalität und Ästhetik verbindet.
Die Fläche würde durch Wege aus hellem Betonpflaster in 3 große Platzbereiche unterteilt werden. Einer der Wege würde von der Promenade zur Kohlenhofsiedlung führen. Die Wege hätten Breiten zwischen 1,80 und 2,50 m und ermöglichten das barrierefreie Erreichen aller Flächen. Durch die polygonale Anordnung der Wege entstünden Kreuzungspunkte, die platzartig auf geweitet wären. Entlang der Wege fänden sich immer wieder Grünflächen, die mit Stauden, Hecken und Bäumen bepflanzt wären und so abwechslungsreiche Räume schaffen könnten. In die Grünflächen sollte ein Großteil des Wassers der Multifunktionsfläche versickert werden, wodurch die Pflanzen regelmäßig mit Wasser versorgt werden würden.
Die 3 großen Platzflächen könnten mit wassergebundenen Wegedecken in 3 Farbabstufungen befestigt werden und wären multifunktional nutzbar. Auf der südwestlichen Fläche könnten Fitnessgeräte ohne Anforderungen an besondere Fallschutzmaßnahmen installiert werden. Die mittlere Fläche wäre eine dauerhafte Freifläche, die Raum für verschiedenste Aktivitäten bieten könnte, z.B. Boule und Wikinger-Schach oder als Platzfläche für Veranstaltungen genutzt werden könnte. Die 3. Platzfläche im Nord-Osten könnte für Kunst und Skulpturen vorgehalten werden, die z.B. durch den Skulpturenverein genutzt werden würden. Aber auch hier sind andere temporäre Nutzungen denkbar.
Am südwestlichen Rand der Multifunktionsfläche ist eine öffentliche Toilettenanlage vorgesehen. Aufgrund der sensiblen Technik und der Gefahr von Hochwasser würde diese auf eine podestartig aufgeschüttete Fläche gestellt werden. Die Toiletten wären über eine Treppe aus Blockstufen bzw. über eine 2-läufige Rampe auch barrierefrei erreichbar.



Abb. 3: Visualisierung Multifunktionsfläche :
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

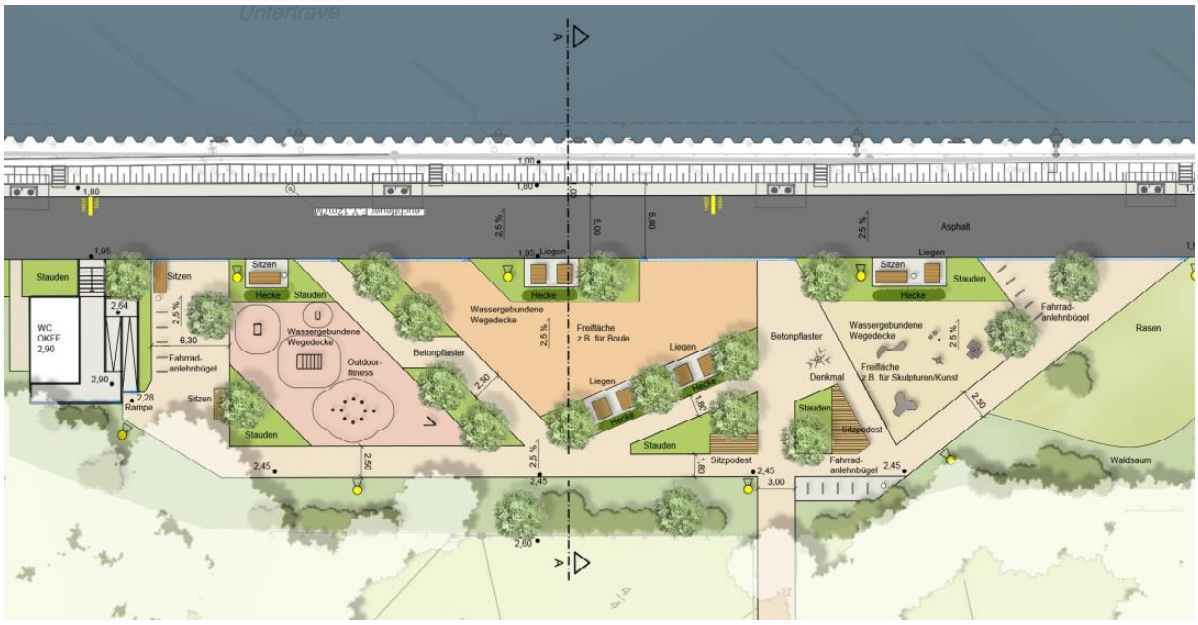


Abb. 4: Multifunktionsfläche :
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)



Abb. 5: Querschnitt A – A, Promenade und Multifunktionsfläche
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

2.1.3 Vorplanung Bereich 3. - Promenade

Die Promenade soll eine Gesamtbreite von 6 Metern haben. Die Gesamtbreite ergibt sich aus einem 5 Meter breiten asphaltierten Bereich und einem 1 Meter breiten Streifen aus Granit-Kleinsteinpflaster entlang des Übergangs zum vorhandenen Steindeckwerk. Der Kleinsteinpflasterstreifen würde als Aufmerksamkeitsstreifen zur abfallenden Uferkante fungieren. Gleichzeitig würden in ihm wichtige Elemente der Schifffahrt wie Festmacher und Seezeichen angeordnet. Durch die visuell und taktil kontrastierende Oberfläche wären diese Elemente sicher aus dem Laufweg gerückt. Der breite Asphaltbereich würde für eine gesicherte, barrierefreie Nutzung sorgen. Die Materialwahl des Asphalts entspricht dem Gestaltungswunsch, den Charakter der früheren Nutzung als Kohlenlagerstätte widerzuspiegeln. Für Laufende bzw. Joggende ist eine markierte 300 m lange Laufstrecke auf dem Asphalt vorgesehen, die jeweils am Fährplatz und der Kohlenhof-Spitze mit Start und Ziel zu markieren wäre. Aber auch Nicht-Sportler:innen könnten durch wiederkehrende Entfernungsmarkierungen in 50-m-Schritten den Weg bis zum jeweiligen Ziel erfassen.

Der Bereich zwischen Multifunktionsfläche und Kohlenhofspitze ist vom Ruhe ausstrahlenden, begleitenden Wald geprägt. Entlang der Promenade könnten hier an 3 Punkten z. B. Spielstationen angeordnet werden. Diese bestünden jeweils aus einer Spiel- bzw.- Fitnessfläche, einer Fläche mit Sitzgelegenheiten, einem Baum, Fahrradständern und einem rückseitig angeordneten Staudenbeet.

Die genaue Ausgestaltung dieser 3 Stationen könnte in ein noch festzulegendes Beteiligungsformat mit einer Fachöffentlichkeit erarbeitet werden.



Abb. 6: Beispiel einer Spielstation
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

Der anschließende Bereich zwischen Promenade und Wald soll als artenreicher Waldsaum ausgebildet werden. Entlang der Promenade fände sich noch eine intensiv gepflegte Rasenfläche, welche in einen blütenreichen Krautsaum überginge, an den sich dann die Strauchzone mit heimischen Sträuchern anschließe.

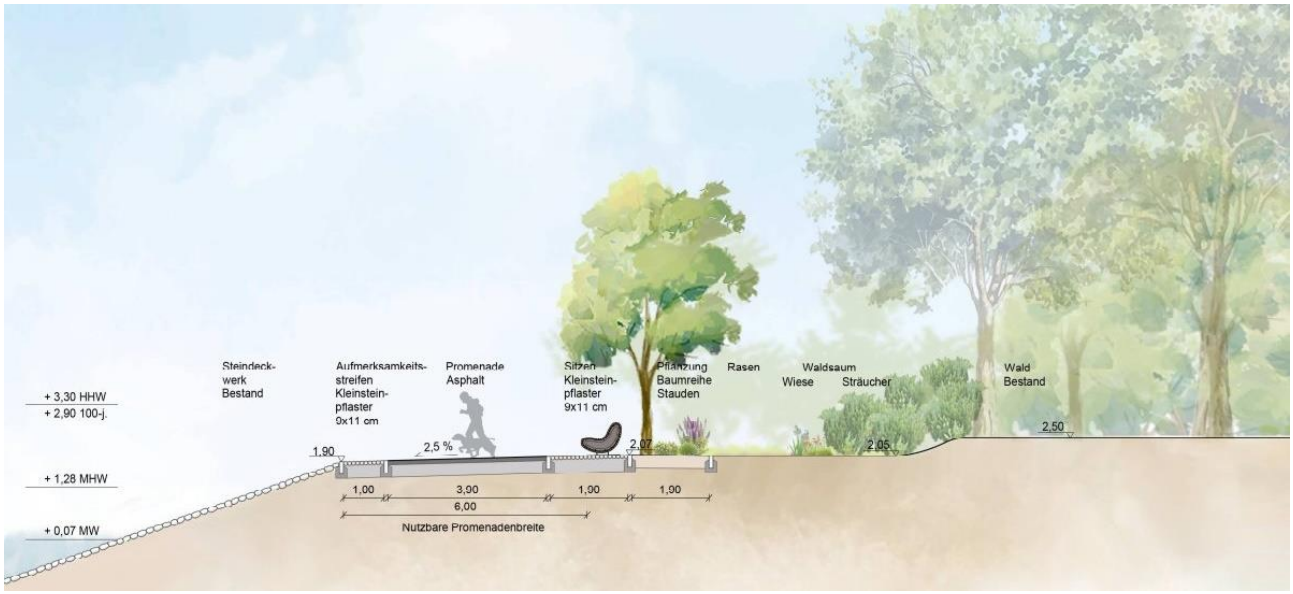


Abb. 7: Querschnitt B-B, Promenade
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

Die Promenade würde von einer Baumreihe mit Zierbäumen begleitet. In gleicher Achse ständen Mastleuchten, die für die nötige Orientierung bei Nacht sorgen.
Dieser vielfältig gestaltete Promenadenabschnitt würde somit Natur, Erholung und Aktivität auf harmonische Weise verbinden und einen attraktiven Küstenabschnitt für Einheimische und Besucher gleichermaßen schaffen.

2.1.4 Vorplanung Bereich 4. – Nordspitze / Kohlenhofspitze

Aufgrund der besonderen Lage der Kohlenhof-Spitze zwischen Trave und Passathafen, mit Aussicht auf Travemünde und die Trave-Mündung ist die Gestaltung darauf ausgerichtet, einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Das zentrale Element der neuen Gestaltung wären drei Reihen Sitzstufen aus Betonelementen, welche die Kohlenhofspitze von beiden Seiten rahmen würden. Die Stufen hätten eine Höhe von 40 cm und sind 90 cm breit. Einige Bereiche würden mit Holzauflagen versehen, was nicht nur für ein angenehmes Sitzgefühl sorgt, sondern auch eine warme und einladende Atmosphäre schaffen würde.
Die Befestigung der Kohlenhofspitze würde ebenfalls, wie der Verbindungsweg zum Passathafen / Priwallpromenade, mit Betonpflaster im Format 40/30 cm befestigt werden, welches dem bereits am Passathafen / Priwallpromenade verwendeten Format entspräche.
Der promenadenbegleitende Streifen aus Kleinsteinpflaster würde unterhalb der Sitzstufen auf gleichem Höhenniveau weitergeführt werden und sich hier als ein 1,80 m breiter Weg aufweiten. Die Befestigung wäre auch hier in gebundener Bauweise ausgeführt. Dadurch wäre die barrierefreie Erreichbarkeit der Flächen unterhalb der Sitzstufen gegeben.



Abb. 8: Entwurf Kohlenhofspitze
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

Im landseitigen Kurvenbereich, im Übergang zum Grünstreifen, könnte eine große halbrunde Sitzbank aus Holz aufgestellt werden. Die Bank erhielte eine breite Sitzfläche und eine abgeflachte Lehne. Von hier aus könnte dem Treiben auf der Trave aus etwas erhöhter und komfortabler Position zugesehen werden.
Ein besonderes Highlight der neuen Gestaltung wäre die Beleuchtung: Sowohl unterhalb als auch oberhalb der Sitzstufen sowie unterhalb der halbkreisförmigen Sitzbank würde ein LED-Band installiert werden. Dies würde nicht nur für eine stimmungsvolle Atmosphäre in den Abendstunden sorgen, sondern auch die Sicherheit bei Dunkelheit erhöhen.

2.1.5 Vorplanung Bereich 5. - Verbindungsweg zur Priwallpromenade

Der geplante Verbindungsweg würde den Lückenschluss zwischen der Kohlenhof-Spitze und der Priwallpromenade darstellen. Er würde eine Breite von 4 Metern aufweisen. Die Wegeverbindung sollte ebenfalls, wie die Kohlenhofspitze, mit Betonpflaster im Format 40/30 cm befestigt werden, welches dem bereits am Passathafen / Priwallpromenade verwendeten Format entspräche.
So entstünde eine optisch zusammenhängende Promenade vom Passathafen bis zur Kohlenhofspitze, welche zudem den Anforderungen einer barrierefreien Nutzung entspräche.

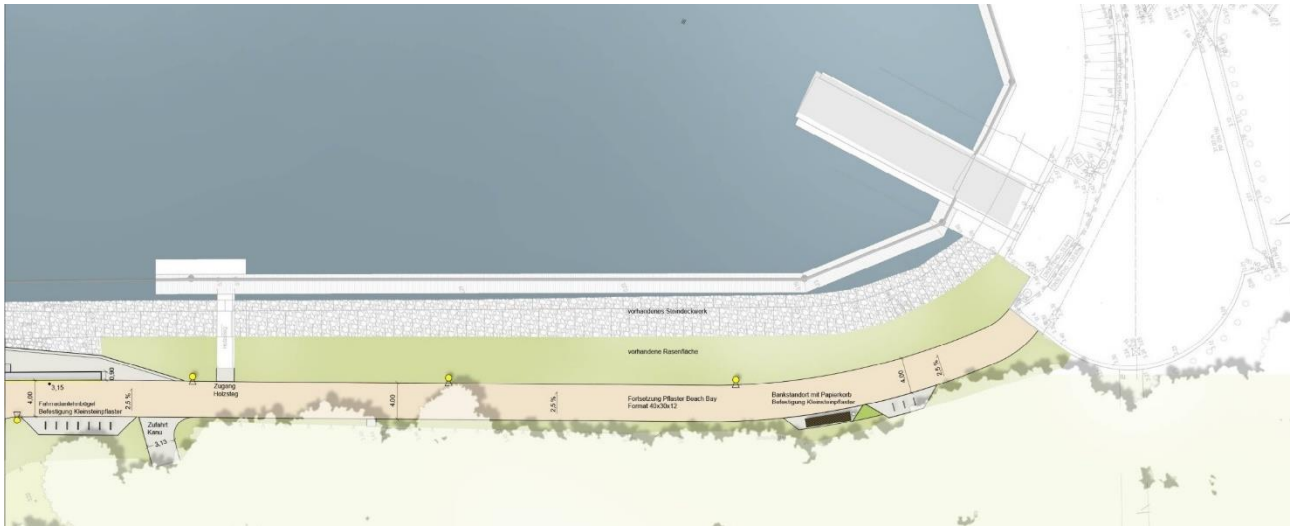


Abb. 9: Lageplan Verbindungsweg
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

3 Sonderthema: „Flächen für Wohnmobile und Zelte während der Travemünder Woche“

Derzeit wird es gestattet, dass während der Travemünder Woche entlang der Kohlenhof-Promenade direkt im Landschaftsschutzgebiet „Küstenlandschaft Priwall“ angrenzend zum Wald gecampt wird. Dabei wird der unbefestigten Streifen zwischen der Promenade und Wald vor allem zum Abstellen von ca. 25 Wohnmobilen genutzt. Laut LSG-Verordnung ist seit 2022 das Abstellen von Wohnmobilen jedoch ohne Ausnahmegenehmigung verboten. Weiterhin sieht die Neuplanung eine deutliche ökologische und aufenthaltsbezogene Aufwertung des Grünstreifens zwischen Promenade und Wald vor, der durch das Campen deutlich Schaden nehmen würde.

Zur Unterstützung der Travemünder Woche ist es erforderlich, weiterhin Flächen für Wohnmobile und Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Bis zur Umsetzung der Planung für die Uferpromenade können Wohnmobilplätze interimsweise auf der geplanten Multifunktionsfläche nachgewiesen werden, sodass die unzulässige Unterbringung am Waldrand entfallen kann.
Etwa zwei Drittel der späteren Multifunktionsfläche sind derzeit nicht an Dritte vermietet und wurden temporär als Baustelleneinrichtungsfläche für die Maßnahme zur Erneuerung der Kaimauer am Kohlenhofkai genutzt. Nach Abschluss dieser Nutzung könnte die Fläche für eine Nutzung als multifunktionale Liege- und Spielwiese ohne weitere Bepflanzung hergestellt werden. Da die Fläche außerhalb des Landschaftsschutzgebietes liegt, ist auch eine temporäre Nutzung für das Aufstellen von Zelten und das Abstellen von Wohnmobilen während der Travemünder Woche naturschutzrechtlich unbedenklich.

Bis zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme werden mit den zu beteiligenden Bereichen Lösungen mit dem Ziel erarbeitet, Stellplatzmöglichkeiten für Camper für den Zeitraum der Travemünder Woche an anderer Stelle auf dem Priwall in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen.

4 Weitere Vorgehensweise

Bei der Erarbeitung der Vorplanung wurde auf eine wirtschaftliche aber trotzdem ansprechende Ausführung wert gelegt. Trotzdem war es erforderlich, die weitere Umsetzung der Gesamtmaßnahme aufgrund der angespannten Haushaltslage und der daraus folgenden Priorisierung von Maßnahmen aus dem Haushalt 2026ff herauszunehmen. Daher wird die weitere Planung für die Gesamtmaßnahme bis auf weiteres eingestellt.

Aufgestellt:

Marko Mahnke

Anlage: Lageplan

Ideenmappe der Freiraumplanung



Index	Art der Änderung	Datum	Name

proske landschaftsarchitektur GmbH
Arsenalstraße 2 T: 0385/486 393-0
19053 Schwerin info@proske-la.de
www.proske-landschaftsarchitektur.de

	Datum	Name
bearb.:	20.03.2025	pro
gez.:	20.03.2025	mic
gepr.:		

Hansestadt LÜBECK
Lübeck Port Authority

Kohlenhof-Promenade in Lübeck-Travemünde
Vorplanung
Lageplan Gestaltung - Gesamtgebiet | Vorzugsvariante

Zeichn.-Nr.:		Datum	Name	Aufgestellt
4.01	bearb.:			Lübeck, den
Maßstab:	gez.:			
1 : 500	gepr.:			
	NR			

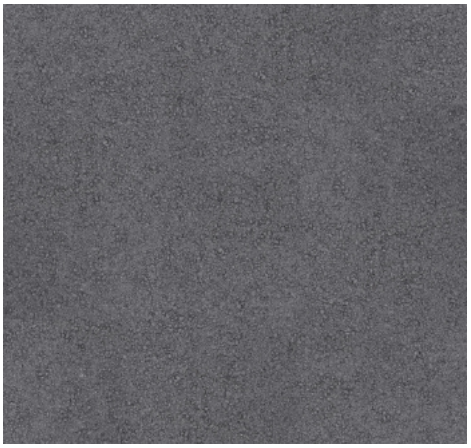


KOHLENHOF-PROMENADE LÜBECK-TRAVEMÜNDE
IDEENMAPPE VORPLANUNG
20. MÄRZ 2025

proske
landschafts
architektur GmbH

Oberflächen







Asphalt: Promenade vom Fährplatz bis zur Kohlenhofspitze

Kleinsteinpflaster Granit, grau: als Aufmerksamkeitsstreifen promenadenbegleitend und Weg unterhalb Sitzstufen, in Bankstandorten und Fahrradabstellbereichen

Betonpflaster sandfarben-grau: 30/40 vom Passathafen bis einschl. Kohlenhof-Spitze, 30/20 für Wege in Multifuktionsfläche

Wassergebundene Wegedecke in 3 Farbabstufungen: Platzflächen der Multifuntionsfläche







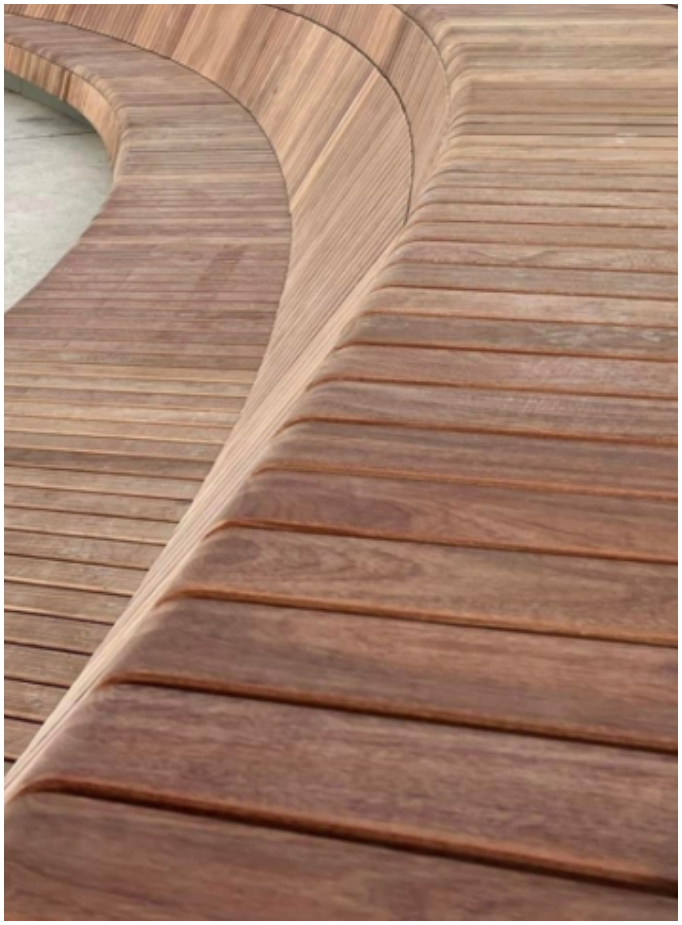




Sitzgelegenheiten







Kohlenhofspitze: 3-stufige Sitzstufenanlage aus Betonelementen mit punktuellen Holzauflagen

Landseitiger Kurvenbereich der Kohlenhofspitze: große geschwungene Holzbank zum Liegen

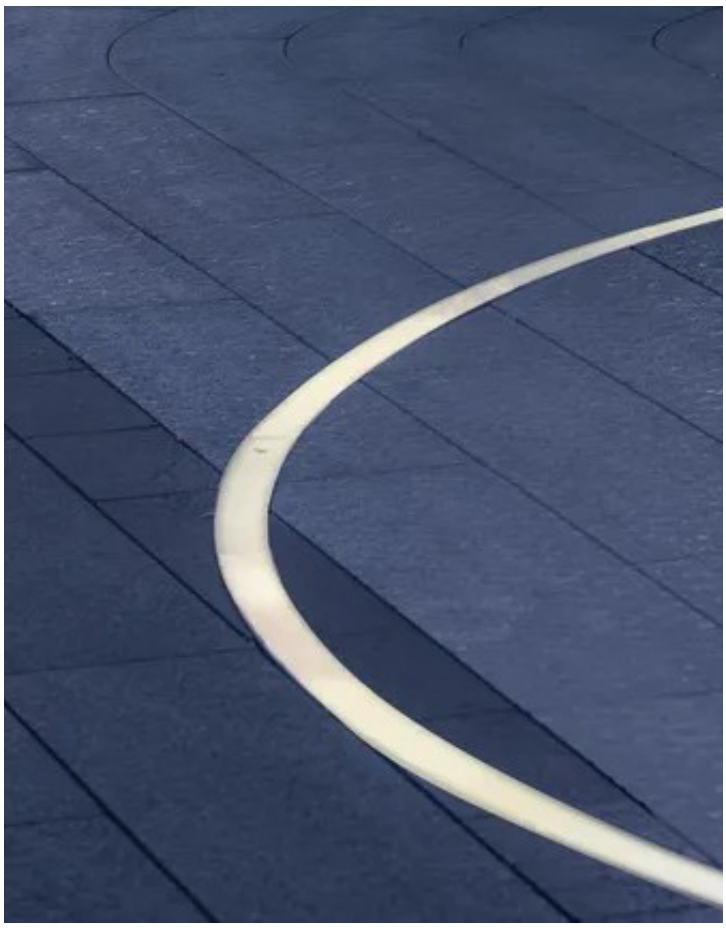
Entlang der Multifunktionsfläche und der Promenadenabschnitte: abwechselnd Drehliegen bzw. Sitzbänke mit Holzlattung sowie abgerundeter Sitzfläche und Lehne
(Produkte wie Brüggmanngarten in Travemünde)





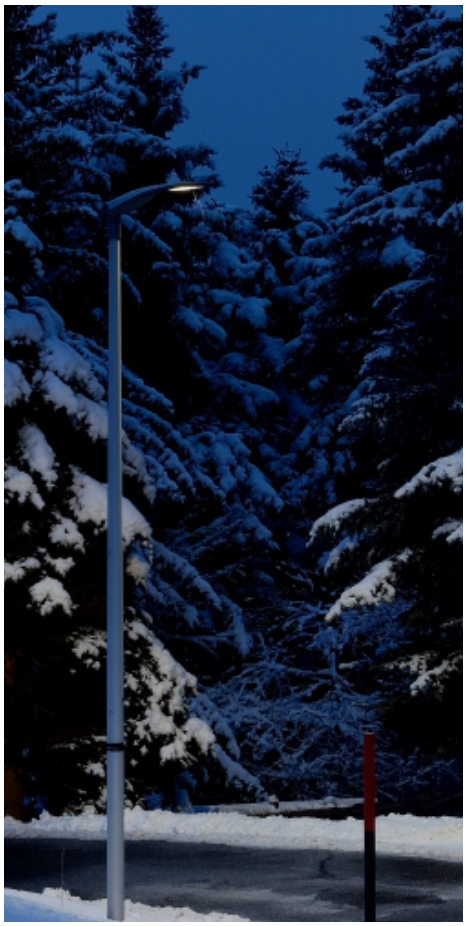


Beleuchtung









LED-Band im Pflaster entlang Oberkante der Sitzstufen Kohlenhof-Spitze als Aufmerksamkeitsstreifen bei Dunkelheit

LED-Band unterhalb der Sitzstufen Kohlenhof-Spitze > Orientierung und Eindruck des Schwebens der Sitzelemente

Beleuchtung der Promenade und Multifunktionsfläche durch Mastleuchten: Hersteller iGuzzini, Typ Wow
(Gleicher Typ wie Beleuchtung Fischereihafen in Travemünde)





Nutzung/Ausstattung Multifunktionsfläche







Outdoorfitness an fest installierten wartungsarmen Geräten aus Metall

Vielfältige Nutzungen auf großer Freifläche wie Boule, Wikinger-Schach oder Veranstaltungen

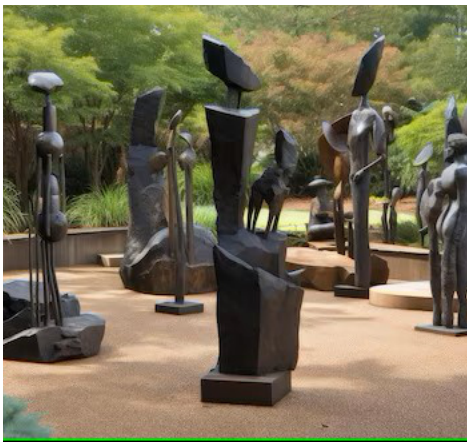
Vorhaltefläche für Skulpturen, Kunst o.ä

Öffentliche Toilette und Platz für Informationen zur Geschichte

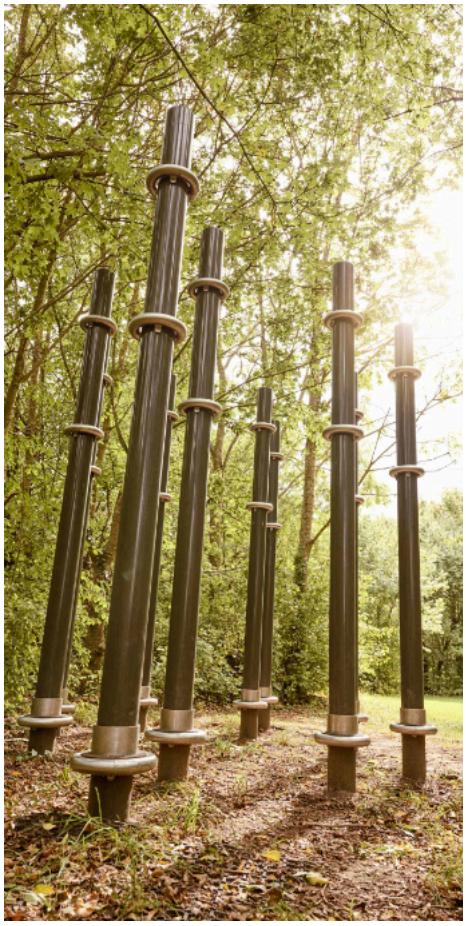








Nutzung/Ausstattung Promenade









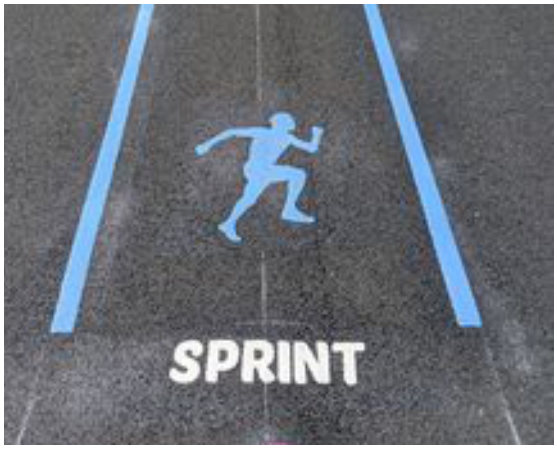


an 3 Stationen Schaffung von Bewegungspunkten, generationsübergreifend nutzbar, z.B. Slackline, Balancierstangen etc.
Materialien aus Edelstahl oder Holz denkbar
Fallschutzmaterialien Sand, Holzhackschnitzel und Teppichvlies
Aufgreifen und Gestaltung des Themas Ostseeküste durch stilistische Darstellung der Abfolgen Strand, Düne und Wald

auf dem Asphalt markierte Laufstrecke mit Start/Ziel Kohlenhof-Spitze und Priwallhafen sowie Schriftzüge Wald/Düne/Strand

an Promenade wiederkehrend Fahrradbügel aus Flachstahl







Grünflächen






Promenadenbegleitend Baumreihe aus Kleinbäumen, z.B. Zierkirschen oder Amberbaum.
In der Multifunktionsfläche größere Bäume möglich, z.B. Kiefer, Weide oder Schnurbaum



Entlang der Promenade und in Multifunktionsfläche pflegeleichte Staudenbeete mit ganzjährig ansprechender Bepflanzung

Im Übergang zum Wald Schaffung eines extensiv gepflegten, artenreichen Waldsaums aus heimischen Wildkräutern, Gräsern und Sträuchern.








Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14525
öffentlich

Lübeck, 04.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Björn Bär (E-Mail: bjoern.baer@luebeck.de Telefon: 122-2320)

3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.10.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.10.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
06.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die 3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 wird in der als Anlage 2 beigefügten Fassung beschlossen

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:

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Eine Betroffenheit von Kindern und Jugendlichen ist nicht gegeben.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
Kommunalabgabengesetz

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck erhebt für die Durchführung der Wochenmärkte Gebühren nach der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 zuletzt geändert mit der 2.Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023.

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.2022 (VO 2020/09427-02-01) wurde eine jährliche Neukalkulation der Wochenmarktgebühren gefordert. Über die kalkulierten Gebühren und den umzusetzenden Kostendeckungsgrad soll jedes Jahr neu entschieden werden.
Die grundlegenden Informationen zur Kalkulation der Gebühren für das Jahr 2026 findet sich in einer Gegenüberstellung zur Kalkulation der aktuellen Gebühren in der Anlage 4 dieser Vorlage wieder.

Weiterhin wurde gefordert, dass über den Fortschritt der Digitalisierung berichtet wird (siehe hierzu Anlage 5).
Rechtsgrundlage für die Zulässigkeit der Erhebung dieser Gebühren und ihrer Kalkulation ist das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG). Nach dem KAG sind Gebühren regelmäßig auf ihre Angemessenheit zu überprüfen und neu zu kalkulieren. Die Gebührensätze in dieser Satzung sind für das Jahr 2025 überprüft und kostendeckend kalkuliert worden.

Die Hansestadt Lübeck wird durch das KAG i.V.m. der Gemeindeordnung verpflichtet kostendeckende Gebühren zu kalkulieren. Der bewusste Verzicht auf Gebühreneinnahmen ist aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu decken und geht somit zu Lasten aller Bürger:innen. Darüber hinaus führt der Verzicht auf Gebühreneinnahmen zu weiteren wirtschaftlichen Risiken für die Hansestadt Lübeck.

Eine Gebührenanpassung für das Jahr 2025 wurde mit dem Änderungsantrag VO 2024/13608-01 ausgesetzt. Außerdem wurde der Bürgermeister beauftragt, mehrere Punkte im Rahmen der Gebührenkalkulation und der Organisation des Lübecker Wochenmarktes zu überprüfen und eine Steuerungsgruppe bestehend aus Vertreter:innen der Verwaltung, der Politik und der Händlerschaft einzurichten.
Mit der beigefügten Anlage 7 sind die Aufträge aus der Vorlage VO/2024/13608-01 abgearbeitet. Die Anlage 7 enthält die Ergebnisse aus der rechtlichen und organisatorischen Prüfung der einzelnen Punkte sowie die Ergebnisse aus der Steuerungsgruppe.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Satzungsänderungen
Anlage 3 – Synopse
Anlage 4 – Gebührenkalkulation 2026
Anlage 5 – Optimierungen im Wochenmarktwesen
Anlage 6 – Entwicklung Wochenmarkt
Anlage 7 – Bericht zur VO 2024/13608-01

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 04.09.2025**
Produkt: 573002 - Wochen- und Jahrmärkte **VO-Nr.: 2025 / 14525**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2026	2027	2028	2029
Erträge	52.000,00	52.000,00	52.000,00	52.000,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	52.000,00	52.000,00	52.000,00	52.000,00
Einzahlungen	52.000,00	52.000,00	52.000,00	52.000,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	52.000,00	52.000,00	52.000,00	52.000,00

2026	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	X	X		
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2026	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	573002000.4321000	Wochen- und Jahrmärkte - Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte	52.000,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	52.000,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	573002000.6321000	Wochen- und Jahrmärkte - Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte	52.000,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	52.000,00

Anlage 2

3. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom XX.XX.XXXX

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 27) zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.10.2023 (GVOBl. Schl.H. S. 514) wird die Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 31.03.2022 (veröffentlicht am 31.03.2022 unter www.bekanntmachungen.luebeck.de) zuletzt geändert mit der 2. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023 (veröffentlicht am 07.12.2023 unter www.bekanntmachungen.luebeck.de) nach Beschlussfassung der Bürgerschaft vom XX.XX.XXXX wie folgt geändert:

1. § 3 Abs.1-erhält folgende Fassung:

(1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,54 Euro netto für Dauerhändler:innen und 5,57 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.

2. § 3 Abs.2 erhält folgende Fassung:

(2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,50 Euro netto.

3. Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Lübeck, den XX.XX.XXXX

Der Bürgermeister

Synopse

Gebührensatzung vom 30.11.2023	Änderung	Begründung
§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren (1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,00 Euro netto für Dauerhändler:innen und 4,98 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.	**§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren** (1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Frontmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 4,54 Euro netto für Dauerhändler:innen und 5,57 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Frontmeter werden auf volle Frontmeter aufgerundet.	Die Gebühren für den laufenden Frontmeter und den Strom sind für das Jahr 2026 neu berechnet worden. Die Gebühren sind zur Kostendeckung erforderlich.
§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren (2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,45 Euro netto.	**§ 3 Bemessungsgrundlage der Gebühren** (2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,50 Euro netto.	Die Gebühren für den laufenden Frontmeter und den Strom sind für das Jahr 2026 neu berechnet worden. Die Gebühren sind zur Kostendeckung erforderlich.

Kalkulation 2026

Kalkulation Gebühr 2026	Wochenmarkt	Dauerhändler	Tageshändler	Stromverkauf	Kontrolle	
Schlüssel Verteilung VW	**97%**	86,0%	14,0%	**3%**	**100%**	
ILA und Infrastrukturkosten (VKSt.)	113.613,85 €	97.707,91 €	15.905,94 €	3.513,83 €	**117.127,68 €**	**IST-Zahlen aus 2024**
Leitung (VKSt.)	2.062,80 €	1.774,01 €	288,79 €	63,80 €	**2.126,60 €**	
Interner Service (VKSt.)	17.722,92 €	15.241,71 €	2.481,21 €	548,13 €	**18.271,05 €**	
AL Wirtschaft und Märkte	13.362,29 €	9.353,61 €	4.008,69 €	413,27 €	**13.775,56 €**	
Marktaufsicht	76.575,91 €	53.603,14 €	22.972,77 €	2.492,98 €	**79.068,89 €**	
Marktaufsicht	76.575,91 €	53.603,14 €	22.972,77 €	2.492,98 €	**79.068,89 €**	
Sach- und Bewirtschaftungskosten	32.125,29 €	27.627,75 €	4.497,54 €	1.338,55 €	**33.463,84 €**	
Personal- und Sachkosten	**332.038,97 €**	**258.911,26 €**	**73.127,72 €**	**10.863,53 €**	**342.902,50 €**	
Kalkulatorische Kosten	**20.326,07 €**	17.480,42 €	2.845,65 €	**20.348,46 €**	**40.674,53 €**	**AfA aus MACH**
Summe der Einzelkosten	**352.365,04 €**	**276.391,67 €**	**75.973,36 €**	**31.212,00 €**	**383.577,03 €**	
Gebührenfähige Kosten	**352.365,04 €**	**276.391,67 €**	**75.973,36 €**	**31.212,00 €**	**383.577,03 €**	
Einkaufkosten Strom				**0,29 € / kwh**		
Gesamtkosten	**352.365,04 €**	**276.391,67 €**	**75.973,36 €**	**43.905,91 €**		
Gebührenleistung	**74.566 lfd. Meter**	**60.923 lfd. Meter**	**13.643 lfd. Meter**	**150.373 kw/h**		**IST-Zahlen aus 2024**
gültiger Gebührensatz (netto)		**4,00 € / lfd. Meter**	**4,98 € / lfd. Meter**	**0,45 € / kwh**	Einkaufskosten kwh Netto	
Solleinnahmen	**352.365,04 €**	**276.391,67 €**	**75.973,36 €**	**0,21 €**	Kosten Vertrieb	
Jahresüber- / -unterschuss	**0,00 €**	**0,00 €**	**0,00 €**			
neuer Gebührenvorschlag (netto)	**4,73 €**	**4,54 €**	**5,57 €**	**0,50 €**		

** Die Aufteilung der Personalkosten der Zeilen 6-8 teilt sich im Verhältnis 70:30 auf, da Tageshändler mehr Aufwand verursachen.*

Hansestadt LÜBECK

Optimierungen im Wochenmarktwesen

Digitalisierung

Die Vergabe von Frontmetern und der Kilowattstunden Strom werden seit dem 01.01.2025 digital erfasst und abgerechnet. Hierfür sind die Stromabnahmen auf den Marktflächen digitalisiert und eine Fachsoftware angeschafft worden. Durch die beiden Maßnahmen können Arbeitsschritte eingespart und Schnittstellen reduziert werden.

Wochenmarktflächen

Auf den verschiedenen Wochenmarktflächen wurden in den Jahren 2024 und 2025 folgende Fortschritte erzielt.

Brink:

- Stromversorgung ist erneuert, erweitert und digitalisiert.
- Asphaltdecke wird zurzeit erneuert

Hanseplatz:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Hasenweg:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Kücknitz:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.

Schlutup:

- Digitalisierung der Stromversorgung ist erledigt.
- Neue Fahrradständer sind errichtet worden.



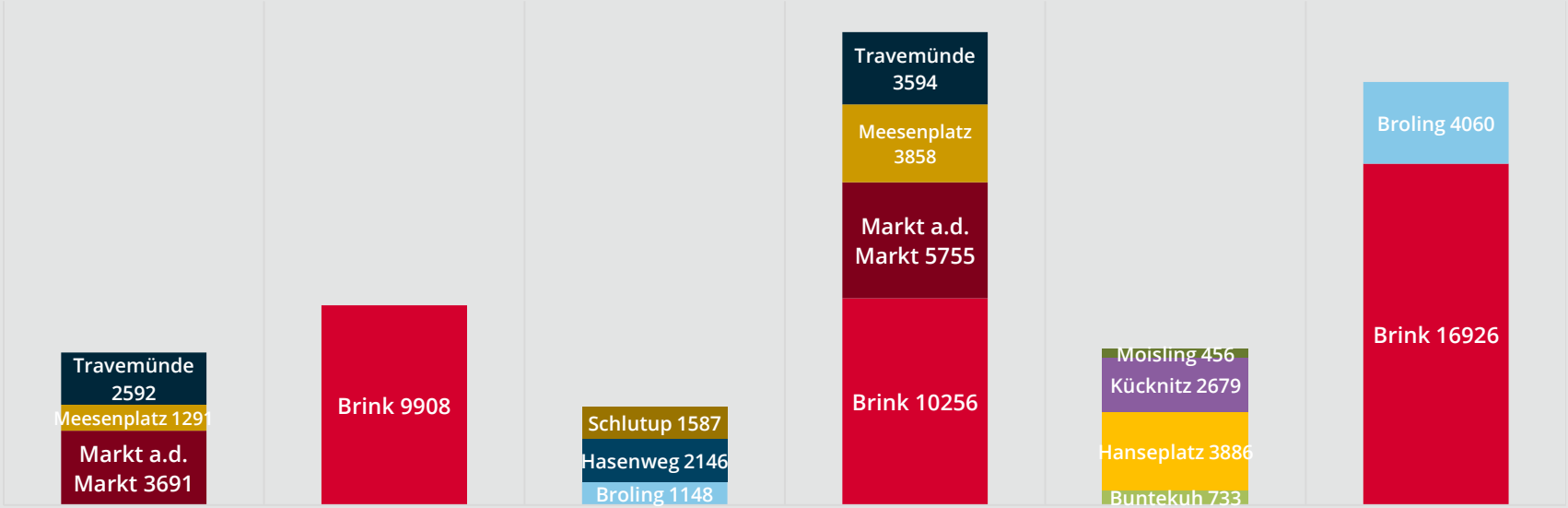
Entwicklung Wochenmarkt

Entwicklung Verkauf Frontmeter

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
2018	4986	4787	5931	6143	6689	6472	6517	6454	6852	4996	6540	5649	72016
2019	5182	4482	5948	5838	6642	6207	6275	6913	6158	6014	5981	5425	71065
2020	5648	5451	6048	6664	7282	7057	7695	7347	6950	7670	6894	6225	80931
2021	6239	6036	7310	7808	7509	7603	8137	7720	7608	7326	6906	7122	87324
2022	6369	6052	7847	7484	7457	7572	7289	7291	7630	6482	6360	6668	84501
2023	5650	5639	6689	6467	6407	7004	6726	6789	6594	6259	6100	5512	75836
2024	5344	5808	6434	6421	6775	6701	6375	7002	6033	6330	6035	5360	74566

441 von 708 in Zusammenstellung

Wochenmarktstandorte nach Wochentagen 2024



442 von 708 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, 4. September 2025

Bericht zur VO 2024/13608-01

Rechtliche Betrachtung der politischen Forderungen aus der o.g. VO und Ergebnisse aus der "Steuerungsgruppe Wochenmarkt"

Zur 1. Verrechnung der gebührenfähigen Kosten auf die maximal vermietbaren Frontmeter statt erwartete Frontmeter:

Zweck der Gebührenkalkulation ist es, die finanzielle Gegenleistung für die Inanspruchnahme einer Einheit der gebührenpflichtigen Leistung zu ermitteln. Dabei sind zwei Kalkulationsabschnitte zu unterscheiden: In dem einen handelt es sich darum, den Gebührenbedarf festzustellen, mithin die in einer Rechnungsperiode durch Gebühren zu finanzierenden Kosten zu veranschlagen, die für die von der Einrichtung erstellten Leistungen oder unterschiedlichen Leistungsarten entstehen.
In dem anderen geht es darum, diesen Bedarf auf die geschätzte Summe der während der Rechnungsperiode in Anspruch genommenen Leistungseinheiten nach sachgerechten Bemessungsgrundlagen derart umzulegen, dass das daraus errechnete Gebührenaufkommen den veranschlagten Gebührenbedarf deckt (Thiem/Böttcher zu § 6 KAG Rn. 92). Es ist somit im Vorwege zu schätzen, wie viele Leistungseinheiten – hier: Frontmeter – voraussichtlich in Anspruch genommen werden. Dies müssen nicht zwingend die in der vergangenen Rechnungsperiode in Anspruch genommenen Leistungseinheiten sein, es kann aber auch nicht ohne Weiteres auf die Maximalkapazität abgestellt werden, wenn man bereits weiß, dass diese nicht in Anspruch genommen wird. Denn damit wird sehenden Auges in Kauf genommen, dass es zu einer Unterdeckung bei den Gebühren kommen wird, indem durch einen größeren Teiler die Gebühren für den Standmeter sinken. Beruht eine Kostenunterdeckung auf sachfremden Erwägungen, kann diese nicht in der folgenden Gebührenkalkulation nach Feststellung der Unterdeckung vorgetragen werden. Insofern ist der in § 6 Abs.2 KAG vorgesehene Vortrag von Unterdeckungen nur möglich, wenn sich einige der veranschlagten Kostenpositionen als zu niedrig eingeschätzt erweisen und sich eine – nicht beabsichtigte – Kostenunterdeckung ergibt, solange diese nicht auf sachfremden Erwägungen beruht (u.a. Thiem/Böttcher zu § 6 KAG, Rn. 177c). Werden also die Leistungseinheiten nicht sachgerecht geschätzt, besteht die Gefahr einer Unterdeckung, die nicht auf folgende Rechnungsperioden vorgetragen werden kann. Es ist somit erforderlich, dass eine sachgerechte Schätzung erfolgt.

Eine Gebührenkalkulation auf dieser Grundlage ist somit unzulässig.
Diese rechtliche Einschätzung ist in der Steuerungsgruppe Wochenmarkt kurz thematisiert worden.

Zur 2. und 4. Kostenoptimierung durch Digitalisierung und Minderung des Personalaufwands:

Zu Beginn des Jahres 2025 hat eine umfangreiche Digitalisierung des Lübecker Wochenmarktes stattgefunden. Eine Software zur Verwaltung, Erfassung und Abrechnung der Wochenmarkthändler:innen wurde eingeführt. Zusammen mit der gleichzeitig eingeführten Möglichkeit zur Onlineanmeldung ist der gesamte Prozess von Anmeldung bis Abrechnung digitalisiert. In diesem Zuge wurde auch der Internetauftritt des Lübecker Wochenmarktes neu gestaltet und die Termine des Lübecker Wochenmarktes in den Veranstaltungskalender der Mein Lübeck APP übernommen..
Ebenfalls digitalisiert wurde die Stromabnahme auf dem Wochenmarkt Am Brink. Somit verfügen nun alle städtischen Flächen, auf denen der Lübecker Wochenmarkt stattfindet, über eine digitale Stromabnahmemöglichkeit.

Die oben beschriebenen Maßnahmen und weitere Maßnahmen der vergangenen Jahre haben zu einer Personalkostenreduzierung beigetragen (siehe Tabelle).

Jahr	Kosten WoMA	Personalkapazität
2017	462.752,58 €	3,85 VZÄ
2019	467.012,67 €	3,35 VZÄ
2021	389.874,38 €	2,75 VZÄ
2023	390.110,13 €	2,75 VZÄ
2024	380.177,33 €	2,75 VZÄ
2025	359.469,55 €	2,10 VZÄ

Der Personaleinsatz auf dem Lübecker Wochenmarkt ist bereits auf ein Minimum reduziert und kann nicht noch weiter reduziert werden. Die Arbeit der Marktaufsicht muss zwingend von 2 Kolleg:innen (EG 4 mit eigenem privaten PKW) geleistet werden, da die Arbeitswoche von Montag bis Samstag (teilweise von 05:45 Uhr bis 19:00 Uhr) geht und große räumliche Distanzen zwischen den einzelnen Marktstandorten zurückgelegt werden müssen. Krankheits- und Urlaubszeiten müssen jederzeit abgedeckt werden können.

Ein dauerhaft auskömmliches Wochenmarktwesen ist nicht durch weitere personelle Einsparungen (selbst bei einer Reduzierung von Wochenmarkttagen) zu erreichen.

Zur 3. Übertragung organisatorischer Aufgaben auf die Markthändler:innen:

Das Thema Übertragung von Aufgaben auf die Markthändler:innen wurde zuletzt im Rahmen des Konzeptes zur Modernisierung des Wochenmarktwesens diskutiert.

Da die Lübecker Wochenmärkte öffentlich-rechtlich organisiert sind, gibt es hier nur beschränkte Möglichkeiten. Auf die Markthändler:innen delegierbar, sind Arbeiten, die mit der reinen Öffnung und Schließung des Marktes im Zusammenhang stehen, wie die Kontrolle des jeweiligen Platzes auf Schäden, die Kenntlichmachung möglicher Schäden oder Veranlassung von Winterdienst, falls dieser nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, evtl. vorhandene Toiletten öffnen, Wasserversorgung öffnen, Stromanschlüsse zugänglich machen und die entsprechenden

Aufgaben bei Ende des Markttages.
Diese Aufgaben werden auf vielen Plätzen bereits in Teilen durch die Markthändler:innen wahrgenommen, weil ansonsten die Reduzierung des Personaleinsatzes in der Vergangenheit nicht möglich gewesen wäre.

Nicht möglich ist z.B. die Delegation von Aufgaben im Hinblick auf die Zulassung von Tageshändlern, Zuweisung von Standplätzen oder auch das Vorgehen gegen Zuwiderhandlungen gegen die Marktsatzung (hier wäre lediglich die Rolle eines Vermittlers möglich, konkrete Anweisungen können aber nicht erteilt werden). Die eigentliche Aufgabe der Marktaufsicht kann somit nicht delegiert werden, da es sich hier um die Ausübung öffentlich-rechtlicher (hoheitlicher) Verwaltungstätigkeit handelt. Die Markthändler:innen wären bzw. sind rein rechtlich als Verwaltungshelfer einzustufen, die nur in die Aufgabenerledigung eingebunden werden können, die Verantwortung aber bei der zuständigen Behörde verbleibt. Eine umfassendere Aufgabenwahrnehmung wäre nur bei einer Beleihung möglich, die aber unter Gesetzesvorbehalt steht. Eine entsprechende gesetzliche Ermächtigung besteht vorliegend jedoch nicht.

Eine weitergehende Einbindung wäre möglich, wenn man sich von der öffentlich-rechtlichen Ausgestaltung der Wochenmärkte verabschieden würde. Die Gemeinden sind insofern weitgehend frei, wie sie das Nutzungsverhältnis ausgestalten, solange spezialgesetzlich nicht eine öffentlich-rechtliche Ausgestaltung des Benutzungsverhältnisses vorgeschrieben ist. Die privatrechtliche Ausgestaltung hätte vorliegend aber u.E. erhebliche Nachteile, insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit Zuwiderhandlungen gegen die Benutzungsbedingungen. Sämtliche öffentlich-rechtlichen Handlungsmöglichkeiten zur Durchsetzung/Ahndung von Maßnahmen/Verstößen würden verlorengehen, solange Verstöße nicht aufgrund anderer Rechtsgrundlagen geahndet werden können. Es könnten nicht mehr ohne Weiteres Zulassungen zurückgenommen werden, auch die Regelung von Ordnungswidrigkeiten und deren Ahndung wäre nicht mehr möglich, da dafür zwingend eine Satzungsregelung erforderlich ist. Aus hiesiger Sicht ist eine privatrechtliche Ausgestaltung nicht anzuraten.

Die Übertragung von Aufgaben bzw. die Einbindung in die Aufgabenerledigung ist daher nur in beschränktem Maße möglich, solange das Marktwesen nicht vollständig anders ausgestaltet wird.

Zu 5. Übertragung des Lübecker Wochenmarktes auf einen Konzessionsträger

Das Thema ist in den letzten Jahren mehrfach geprüft und diskutiert worden. Das letzte Mal wurde eine Prüfung im Rahmen der VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck vorgenommen. Eine Übertragung an einen Konzessionsträger ist unter gewissen Rahmenbedingungen grundsätzlich möglich.

Eine Übertragung ist zuletzt im Jahr 2021 verworfen worden, weil die Markthändler:innen und die Bürgerschaft dies abgelehnt haben. Aus den Gesprächen in der Steuerungsgruppe konnte die gleiche Tendenz auch aktuell wahrgenommen werden. Es ist weiterhin der Wunsch, dass die Hansestadt Lübeck den Wochenmarkt organisiert.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14540
öffentlich

Lübeck, 12.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

Jahresabschluss des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Jahresabschluss des Kurbetriebes Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024 wird gemäß Anlage festgestellt:

   Es betragen

die Bilanzsumme	14.355.815,65 EUR
die Erträge	4.768.804,91 EUR
die Aufwendungen	6.320.861,22 EUR
der Jahresverlust	**-1.552.056,31 EUR**

2. Der ausgewiesene Jahresverlust in Höhe von 1.552.056,31 EUR ist aus dem Haushalt der Hansestadt Lübeck auszugleichen.

   Auf den im Wirtschaftsplan 2024 geplanten Verlust wurden unterjährig von der Hansestadt Lübeck Abschlagszahlungen in Höhe von 1.775.000,00 EUR geleistet.

   Der sich ergebene Differenzbetrag (Überschuss) in Höhe von 222.943,69 EUR ist dem städtischen Haushalt zu erstatten.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Die Jahresabschlussbesprechung fand am 11.09.2025 statt.	
Folgende Bereiche haben teilgenommen:	
Bereich 2.020 Fachbereichscontrolling 2 Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung Bereich 1.140 Rechnungsprüfungsamt	Zustimmung Zustimmung Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil kein relevantes Thema.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
Eigenbetriebsverordnung - EigVO

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (siehe Beschlussvorschlag)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

-

Begründung:
Der Jahresabschluss und der Lagebricht der Werkleitung für das Geschäftsjahr 2024 wurden von dem Landesrechnungshof beauftragten Wirtschaftsprüfungsunternehmen geprüft und ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt.

Die Schlussbesprechung mit der Werkleitung, dem Wirtschaftsprüfer und den Vertretern der Hansestadt Lübeck fand am 11.09.2025 beim Kurbetrieb Travemünde statt. Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Vorschlag der Werkleitung über die Verwendung des Jahresergebnisses wurden geprüft. Die Prüfungsergebnisse wurden zur Kenntnis genommen. Einwände gegen den Bericht des Wirtschaftsprüfers wurden nicht erhoben.

Der von der Werkleitung aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht wurden gebilligt.

Eigenkapitalausstattung		
Stammkapital lt. Satzung		2.550 TEUR
Rücklage	"übertragene Grundstücke"	3.569 TEUR
Rücklage	"zweckgebunden"	1.421 TEUR
Rücklage	"freie / allgemeine"	143 TEUR
Bilanzverlust		-1.552 TEUR
Sonderposten	"Zuschuss Promenade"	3.548 TEUR
Eigenkapital inkl. Sonderposten 2024		**9.679 TEUR**
Bilanzsumme 2024		**14.356 TEUR**
Daraus ergibt sich eine		
Eigenkapitalquote incl. Sonderposten von		**67,42 %**
Eigenkapitalquote ohne Sonderposten von		**42,71 %**

Anlagen:
KBT – Zusammenfassung Jahresbericht – 2024

bestehend aus:

Bilanz
Gewinn- und Verlustrechnung
Anhang incl. Anlagennachweis
Lagebericht
Erfolgsübersicht nach Betriebszweigen
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Senatorin Pia Steinrücke

Zusammenfassung

Jahresbericht 2024

des Eigenbetriebes

Kurbetrieb Travemünde

Inhaltsverzeichnis :

Jahresabschluss

- Bilanz — **Anlage I**
- Gewinn- u. Verlustrechnung — **Anlage II**
- Anhang incl. Anlagennachweis — **Anlage III**

Lagebericht — **Anlage IV**

Erfolgsübersicht — **Anlage V**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten — **Anlage VI**

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Bilanz zum 31.12.2024

AKTIVA

	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**5.469,00**	**9.667,00**
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	8.968.026,00	9.722.918,00
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	2.457.275,00	2.457.275,00
3. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu der Nr. 1 gehören	4.365,00	5.901,00
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	6,00	2.649,00
5. Betriebs- und Geschäftsausstattung	441.519,00	520.218,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	33.504,89	35.085,05
	11.904.695,89	**12.744.046,05**
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	1.400,00	1.400,00
	11.911.564,89	**12.755.113,05**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**10.250,00**	**10.250,00**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	196.358,60	178.570,92
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.186,78	15.699,43
3. Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck	514.903,45	368.234,13
4. Sonstige Vermögensgegenstände	31.857,01	53.196,03
	786.305,84	**615.700,51**
III. Schecks, Kassenbestand, Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	**1.645.935,08**	**1.597.246,30**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**1.759,84**	**17.981,08**
	14.355.815,65	**14.996.290,94**

PASSIVA

	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	2.550.000,00	2.550.000,00
II. Rücklagen		
Allgemeine Rücklagen	143.054,74	143.054,74
Zweckgebundene Rücklagen	4.990.636,21	4.990.636,21
	5.133.690,95	**5.133.690,95**
III. Jahresergebnis		
Bilanzverlust	-1.552.056,31	-1.198.292,54
Bilanzgewinn	0,00	0,00
	6.131.634,64	**6.485.398,41**
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse		
Strandpromenade / Travepromenade u.s.	**3.547.848,00**	**3.941.688,00**
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpflichtungen	905.834,00	859.649,00
2. Steuerrückstellungen	350.000,00	300.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	320.480,00	224.680,00
	1.576.314,00	**1.384.329,00**
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	935.000,00	1.075.000,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	115.111,36	176.832,59
3. Verbindlichkeiten gg. verbundenen Unternehmen	54.183,30	111.726,20
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck	1.947.553,69	1.778.642,39
5. Sonstige Verbindlichkeiten - davon aus Steuern: EUR 29.262,90 (Vorjahr: EUR 11.546,86)	30.601,63	24.658,17
	3.082.449,98	**3.166.859,35**
E. Rechnungsabgrenzungsposten	**17.569,03**	**18.016,18**
	14.355.815,65	**14.996.290,94**

Anlage II

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2024

		2024	2023
		€	€
1.	Umsatzerlöse	4.283.405,91	4.131.703,13
2.	Sonstige betriebliche Erträge	459.947,61	477.783,06
		4.743.353,52	4.609.486,19
3.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	374.136,58	396.741,04
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.472.752,20	2.314.940,38
		2.846.888,78	2.711.681,42
4.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	1.613.737,22	1.432.252,46
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	492.247,32	354.335,70
		2.105.984,54	1.786.588,16
5.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	927.608,47	941.582,97
6.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	402.282,04	333.019,10
		-1.539.410,31	-1.163.385,46
7.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25.451,39	12.186,49
8.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	26.956,46	35.069,94
9.	Finanzergebnis	-1.505,07	-22.883,45
10.	**Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit**	**-1.540.915,38**	**-1.186.268,91**
11.	Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00
12.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	0,00
13.	Sonstige Steuern	11.140,93	12.023,63
14.	**Jahresverlust**	**-1.552.056,31**	**-1.198.292,54**
15.	Erträge aus der Auflösung der allgemeinen Rücklage	0,00	0,00
16.	**Jahresergebnis**	**-1.552.056,31**	**-1.198.292,54**

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Anhang für das Wirtschaftsjahr 2024

Allgemeines

Der Kurbetrieb Travemünde ist ein Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck mit Sitz in Lübeck - Travemünde.

Der Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr 2024 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie der Landesverordnung über die Eigenbetriebe der Gemeinden vom 05. Dezember 2017 (EigVO) aufgestellt.

Für den Jahresabschluss 2024 wurde das Handelsgesetzbuch in der Fassung des Bilanzrichtlinie - Umsetzungsgesetz (BilRUG) angewendet.

Die Wertansätze in der Bilanz zum 31. Dezember 2023 wurden als Saldovorträge unverändert übernommen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Gliederungen der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und des Anlagennachweises erfolgten nach den Formblättern des § 20 ff. EigVO.

Immaterielle Vermögensgegenstände wurden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Bewertung des Sachanlagevermögens erfolgte zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen. Die Abschreibungen erfolgen entsprechend der angenommenen Nutzungsdauer nach der linearen Methode. Zugänge werden zeitanteilig abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden in Übereinstimmung mit den steuerlichen Vorschriften mit Anschaffungskosten bis netto € 250 sofort abgeschrieben und als Abgang erfasst, mit Anschaffungskosten von € 250 bis € 1.000 in einem Sammelposten aktiviert und über fünf Jahre linear abgeschrieben sowie anschließend als Abgang behandelt.

Die Finanzanlagen wurden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung am Bilanzstichtag erfolgt eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden gemäß § 256 Satz 2 HGB in Verbindung mit § 240 Abs. 3 HGB zum Festwert bewertet. Alle drei Jahre erfolgt eine körperliche Bestandsaufnahme und eine Neubewertung zu Anschaffungskosten bzw. den jeweils niedrigeren beizulegenden Werten bewertet. Die niedrigeren beizulegenden Werte werden im Wesentlichen nach den Verhältnissen am Beschaffungsmarkt, aber unter Berücksichtigung der Einsatzmöglichkeit der Bestände ermittelt. Abwertungen für Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und verminderter Verwertbarkeit ergeben, werden in angemessenem und ausrecheichendem Umfang vorgenommen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten (in der Regel zum Nennbetrag) ausgewiesen. Auf die Forderungen waren zur Berücksichtigung von Ausfallrisiken zum Teil Einzelwertberichtigungen vorzunehmen. Für das latente Ausfallrisiko der nicht einzelwertberichtigten Forderungen wurde eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1% gebildet.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten wurden zu Anschaffungskosten (in der Regel dem Nennwert) bilanziert.

Unter dem Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten wurden bereits bezahlte zukünftige Geschäftsjahre betreffende Aufwendungen aktiviert. Die Auflösung erfolgt zeitanteilig entsprechend der Fälligkeit und Laufzeit.

Die Zuschüsse des Landes zur Neugestaltung der Strandpromenade wurden in einen Sonderposten für Investitionszuschüsse eingestellt, der gemäß § 20 Abs. 3 EigVO in Verbindung mit § 40 GO - Doppik über die Abschreibungsdauer der damit finanzierten Anlagegüter linear aufgelöst wird. Ebenso wird mit den Zuschüssen für die Neugestaltung der Travepromenade und weiteren Zuschüssen zum Anlagevermögen verfahren.

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erfolgte auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens - unter der Anwendung der Richttafeln 2018 (G) von Prof. Klaus Heubeck und nach der Projected Unit Credit Methode (PUC) - mit einem Rechnungszinssatz von 1,90 %, einem Gehaltstrend von 2,00 % sowie mit einem Rententrend von 2,25 %.

Die Abzinsung der Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2024 erfolgt mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre.

Soweit für die Versorgungsberechtigen ein Beihilfeanspruch besteht, wurde die Pensionsrückstellung angemessen erhöht. Der Zuschlag beträgt 15,82 % des Rückstellungbetrages. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage der durchschnittlichen Inanspruchnahme der letzten sechs Jahre durch von der Hansestadt Lübeck versorgte Beamte und Pensionsempfänger.

Die Steuerrückstellungen wurden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die sonstigen Rückstellungen wurden für alle erkennbaren Risiken bzw. Verpflichtungen gebildet. Die Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlichen Erfüllungsbetrags angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden grundsätzlich mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechendenden Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst. Bei der passivierten Rückstellung für Kosten der Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen wurde wegen Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von einer Berücksichtigung künftiger Preissteigerungen und einer Abzinsung der Verpflichtung abgesehen.

Verbindlichkeiten wurden mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthalten Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, soweit sie Ertrag für künftige Geschäftsjahre darstellen. Die Auflösung erfolgt zeitanteilig entsprechend der Fälligkeit und Laufzeit.

Erläuterungen zur Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagennachweis ersichtlich.

Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden in Höhe von T€ 928 vorgenommen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Die Forderungen gegen und die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren in voller Höhe aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Die Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck resultieren in Höhe von T€ 15, die Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Lübeck resultieren in Höhe von T€ 173 aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Der Jahresfehlbetrag beträgt € 1.552.056,31.

Den Arbeitnehmern des Kurbetriebs wird eine Zusatzversorgung nach den Regeln im öffentlichen Dienst gewährt, die über eine öffentliche Zusatzversorgungskasse (VBL) abgewickelt wird. Die Zusatzversorgung umfasst eine Berufs- oder Erwerbsunfähigkeitsrente sowie ein Altersruhegeld und Hinterbliebenenversorgung, für die eine Wartezeit von 60 Monaten erfüllt sein muss. Die Gesamtaufwendungen für die Zusatzversorgung betragen im Geschäftsjahr 2024 T€ 87. Die Summe der umlagepflichtigen Gehälter beträgt T€ 1.595. Die mittelbaren Vesorgungsverpflichtungen waren nicht zu passivieren (Art. 28 Abs. 1 S. 2 EGHGB). Gemäß § 1 Abs. 1 S. 3 BetrAVG steht der Betrieb für die Erfüllung der zugesagten Leistungen ein (Subsidiärhaftung im Rahmen einer mittelbaren Versorgungsverpflichtung).

Die Beiträge zur Zusatzversorgung des Bundes und der Länder (VBL) werden für alle ständig Beschäftigten des Kurbetriebes entrichtet.

Bei den Pensionsrückstellungen ergibt sich zwischen dem Ansatz nach dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ein Unterschiedsbetrag im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von T€ 6.

Die Rückstellungen für interne und externe Jahresabschlusskosten betragen T€ 21.

Die übrigen Sonstigen Rückstellungen in Höhe von T€ 299 beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Personalsachverhalte u. a. für Urlaub, Überstunden, Sonderzahlungen und leistungsorientierte Bezahlung (T€ 131) und Aufwandrückstellungen (146 T€).

Das Finanzamt Lübeck hat mit dem Bericht über die Außenprüfung für die Jahre 2018-2021 vom 12. Dezember 2024 festgestellt, dass die Vorsteuer der Kosten für die Bereiche "Wege/Plätze/Promenaden" und "Öffentliche Bedürfnisanstalten" nicht unmittelbar abzugsfähig sind, sondern sachgerecht aufzuteilen sind. Der Kurbetrieb hat bis 2020 noch mit einem Vorsteuerabzug von 100 % und ab 2021 mit einem Vorsteuerabzug von 50 % gerechnet. Für die Rückzahlung der anteiligen Vorsteuer für die Jahre 2018 bis 2021 sowie für die mögliche Rückzahlung der anteiligen Vorsteuer für die Jahre 2022 bis 2024 wurde eine Rückstellung in Höhe von T€ 350 zuzüglich Verzinsung in Höhe von T€ 21 gebildet.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit geschäftsüblichen Eigentumsvorbehalten besichert.

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten ergeben sich aus den nachfolgenden Aufstellungen:

Verbindlichkeiten	Insgesamt 2024			davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	€	€		€	€
Verbindlichkeiten gegenüber					
Kreditinstituten	935.000,00	123.750,00	811.250,00	300.000,00	511.250,00
aus Lieferungen und Leistungen	115.111,36	115.111,36	0,00	0,00	0,00
verbundene Unternehmen	54.183,30	54.183,30	0,00	0,00	0,00
Hansestadt Lübeck	1.947.553,69	1.947.553,69	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	30.601,63	30.601,63	0,00	0,00	0,00
	3.082.449,98	**2.271.199,98**	**811.250,00**	**300.000,00**	**511.250,00**

Im Vorjahr

Verbindlichkeiten	Insgesamt 2023			davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
	€	€		€	€
Verbindlichkeiten gegenüber					
Kreditinstituten	1.075.000,00	140.000,00	935.000,00	348.750,00	586.250,00
aus Lieferungen und Leistungen	176.832,59	176.832,59	0,00	0,00	0,00
verbundene Unternehmen	111.726,20	111.726,20	0,00	0,00	0,00
Hansestadt Lübeck	1.778.642,39	1.778.642,39	0,00	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	24.658,17	24.658,17	0,00	0,00	0,00
	3.166.859,35	**2.231.859,35**	**935.000,00**	**348.750,00**	**586.250,00**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus sonstigen langfristigen Miet- und Dienstleistungsverträgen, die nicht in der Bilanz ausgewiesen sind, bestehen wie folgt:

	T€	davon verbundende Unternehmen T€
Fällig 2025	950	500
Fällig 2026 bis 2029	3.740	2.000
Fällig ab 2030 - jährlich -	920	500

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist in der Staffelform nach dem Gesamtkostenverfahren (§ 275 Abs. 2 HGB) aufgestellt.

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

	2024	2023
	€	T€
Kurabgabe	2.529.600,45	2.527
Strandbenutzungsgebühren	176.161,85	152
Strandkorbstandgeld	43.574,64	44
Standgelder Verkaufswagen	19.421,29	27
Erbbauzinsen	100.469,90	88
Überlassung von Grundstücken	1.222.009,38	1.076
Kostenerstattungen	149.679,35	186
Übrige Umsatzerlöse	42.489,05	32
	4.283.405,91	**4.132**

Ergänzende Angaben

Das Honorar für die Abschlussprüfung beträgt T€ 8.

Der "Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT)" (Werkausschuss) setzt sich aus folgenden **ordentlichen** Mitgliedern zusammen:

(Hinweis: Am 30.01.25 fand eine Neubesetzung der Ausschüsse in der Bürgerschaft statt.)

	Name	Vorname	Berufsbezeichnung	bis/ab	Monat/Jahr
Vorsitzender:	Stegemann	Heike	Bilanzbuchhalterin	bis/ab	01/2025
Stellvertreter:	Philipsen	Sibylle	Wirtschaftsprüferin	bis	01/2025
	Abbe	Carsten	Unternehmer	ab	01/2025
Ordentliche	Simon	Bernhard	Bankkaufmann i. R.	bis/ab	01/2025
Mitglieder:	Tac	Hülya	Eventmanagerin	ab	03/2024
				bis/ab	01/2025
	Puschaddel	Klaus	Personalleiter i. R.	bis/ab	01/2025
	Krause	Stefan	Geschäftsführer	bis	03/2024
	Halske	Jörn	Landwirt	ab	05/2024
	Philip	Brozio	Softwareentwickler	bis/ab	01/2025
	Candan	Aydin	Selbstständig	bis/ab	01/2025
	Reinhardt	Peter	Technischer Angestellter i. R.	bis/ab	01/2025
	Ameln	Markus	Gewerkschaftssekretär	bis	01/2025
	Flasbarth	Dr. Axel	Diplom Volkswirt	bis/ab	01/2025
	Kleyer	André	Informatiker	bis/ab	01/2025
	Schwarz	Barbara Monika	Pädagogin und Volljuristin	bis	01/2024
	Pott	Sophia Marie	Schülerin	ab	01/2024
				bis/ab	01/2025
	Bauer	Dinerzad	Geschäftsleiterin	ab	01/2025
	Alt	Herwig	Unternehmensberater	bis/ab	01/2025
	Schulte-Ostermann	Juleka	Erziehungswissenschaftlerin	bis/ab	01/2025

Nachtragsbericht

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, die noch das Geschäftsjahr 2024 betreffen würden.

Behandlung des Jahresfehlbetrages

Der Kurdirektor schlägt der Bürgerschaft vor, den Jahresfehlbetrag in Höhe von € 1.552.056,31 mit der von der Hansestadt Lübeck in 2024 unterjährig getätigten Verlustzuweisung in Höhe von insgesamt € 1.775.000,-- zu verrechnen.

Die Überzahlung in Höhe von € 222.943,69 ist an den städtischen Haushalt zurück zu zahlen.

Personalstatistik

Beim Kurbetrieb waren, im Wirtschaftsjahr 2024 durchschnittlich nach Vollkräften bemessen, 33 Personen beschäftigt (Vorjahr 30).

Verwaltung:	9
Technik:	24
	33

Darüber hinaus beschäftigt der Kurbetrieb Travemünde wie im Vorjahr zum 31. Dezember 2024 1 Auszubildende.

Werkleiter (= ausgeübter Beruf) **war im Jahre 2024:**
Herr Uwe Kirchhoff (Kurdirektor)

Herr Kirchhoff ist ebenfalls der Geschäftsführer der Ostsee-Tourismus-Service GmbH sowie ein Vorstandsmitglied beim Ostsee-Holstein-Tourismus e. V.

Für Herrn Kirchhoff wurden nachfolgende Bezüge gewährt:

	TEUR
Gehalt	109
geldwerter Vorteil	8
	117

Lübeck - Travemünde, den 28. März 2025

Uwe Kirchhoff
Kurdirektor

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck-Travemünde

Anlagennachweis 2024

Bezeichnung	Anschaffungswerte					Abschreibungen				31.12.2024	31.12.2023	Kennzahlen	
	Anfangsbestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Umbuchungen	Endbestand 31.12.2024	Anfangsbestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Endbestand 31.12.2024	Restbuchuchwerte		Durchschnitt-licher Abschrei-bungssatz	Durchschnitt-licher Restbuchwert
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	v.H.	v.H.
Kurtaxleistung													
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	17.874.590,35	8.000,00	0,00	0,00	17.882.590,35	9.214.160,35	664.089,00	0,00	9.878.249,35	8.004.341,00	8.660.430,00	3,7	44,8
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	2.347.993,00	0,00	0,00	0,00	2.347.993,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.347.993,00	2.347.993,00	0,0	100,0
4. Bauten auf fremden Grundstücken die nicht zu der Nummer 1 und 2 gehören	319.619,88	0,00	0,00	0,00	319.619,88	313.718,88	1.536,00	0,00	315.254,88	4.365,00	5.901,00	0,5	1,4
5. Maschinen und maschinelle Anlagen	59.493,87	0,00	0,00	0,00	59.493,87	56.844,87	2.643,00	0,00	59.487,87	6,00	2.649,00	4,4	0,0
6. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	3.382.098,92	53.620,81	111.770,67	0,00	3.323.949,06	2.950.109,92	111.685,81	111.767,67	2.950.028,06	373.921,00	431.989,00	3,4	11,2
7. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.609,67	2.895,22	0,00	0,00	33.504,89	0,00	0,00	0,00	0,00	33.504,89	30.609,67	0,0	0,0
	24.014.405,69	**64.516,03**	**111.770,67**	**0,00**	**23.967.151,05**	**12.534.834,02**	**779.953,81**	**111.767,67**	**13.203.020,16**	**10.764.130,89**	**11.479.571,67**	**3,3**	**44,9**
Nebengeschäfte													
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	1.709.246,02	0,00	0,00	0,00	1.709.246,02	646.758,02	98.803,00	0,00	745.561,02	963.685,00	1.062.488,00	5,8	56,4
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	109.282,00	0,00	0,00	0,00	109.282,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109.282,00	109.282,00	0,0	100,0
3. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	44.504,62	-4.475,38	0,00	0,00	40.029,24	23.192,24	3.206,00	0,00	26.398,24	13.631,00	21.312,38	8,0	34,1
	1.863.032,64	**-4.475,38**	**0,00**	**0,00**	**1.858.557,26**	**669.950,26**	**102.009,00**	**0,00**	**771.959,26**	**1.086.598,00**	**1.193.082,38**	**5,5**	**58,5**
Gemeinsame Anlagen													
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	118.361,35	1.760,00	0,00	0,00	120.121,35	108.694,35	5.958,00	0,00	114.652,35	5.469,00	9.667,00	5,0	4,6
2. Betriebs- u. Geschäftsausstattung	443.614,13	22.268,66	36.650,63	0,00	429.232,16	372.222,13	39.687,66	36.644,63	375.265,16	53.967,00	71.392,00	9,2	12,6
	561.975,48	**24.028,66**	**36.650,63**	**0,00**	**549.353,51**	**480.916,48**	**45.645,66**	**36.644,63**	**489.917,51**	**59.436,00**	**81.059,00**	**8,3**	**10,8**
Finanzanlagen													
Anteile an verb. Unternehmen	1.400,00	0,00	0,00	0,00	1.400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.400,00	1.400,00	0,0	100,0
	1.400,00	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.400,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.400,00**	**1.400,00**	**0,0**	**100,0**
Insgesamt:	**26.440.813,81**	**84.069,31**	**148.421,30**	**0,00**	**26.376.461,82**	**13.685.700,76**	**927.608,47**	**148.412,30**	**14.464.896,93**	**11.911.564,89**	**12.755.113,05**	**3,5**	**45,2**

Kurbetrieb Travemünde
Lagebericht zum 31.12.2024
Lübeck-Travemünde

Gliederung:

1. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen
2. Ertragslage
3. Finanzlage
4. Vermögenslage
5. Chancen- und Risikobericht
6. Prognosebericht

1. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

a) Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das Jahr 2024 war für den Tourismus im Seebad Travemünde erfolgreich.

Das Gästeaufkommen in Travemünde, die Übernachtungszahlen und die Einnahmen bei der Kurabgabe hielten sich auf dem Vorjahresniveau.

Für den Umsatz an Strandkarten konnte der Kurbetrieb Travemünde wetterbedingt ein Ergebnis von T€ 176 (Plan : T€ 130) erzielen.

b) Geschäftsgrundlagen und Geschäftsverlauf

Der Kurbetrieb Travemünde umfasst folgende Aufgabengebiete:

Kurtaxleistungen (Strand, Promenaden, Grünanlagen)
Grundstücksverwaltung (Vermietung und Verpachtung)

Die Kurtaxleistungen werden durch Strandbenutzungsgebühren am Kurstrand auf der Stadtseite und auf dem Priwall - Strand, durch Kurabgaben der Übernachtungsgäste, Strandkorbstandgelder und Standgelder für Verkaufswagen und die Promenadenbenutzung entgolten.

Über die Überlassung von Grundstücken bestehen neben rund 50 langfristigen Miet- oder Pachtverträgen auch Erbbaurechtsverträge und diverse Saisonverträge. Die Grundstücksverwaltung umfasst weiter die Gestellung von Parkplätzen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze erfolgt durch die KWL GmbH, Lübeck.

Der Geschäftsverlauf 2024 verlief besser erwartet. Nach dem vorgelegten und genehmigten Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2024 plante der Kurbetrieb ein negatives Ergebnis in Höhe von T€ 1.825. Das Budget wurde vom Fachbereichscontrolling 2 um T€ 50 auf T€ 1.775 gekürzt, da mit einer entsprechenden Mehreinnahme bei den Wohnmobilstellplätzen auszugehen war. Das Geschäftsjahr 2024 endet nur mit einem Verlust in Höhe von T€ 1.552. Die Witterung in der Sommersaison bescherte dem Kurbetrieb Travemünde Mehreinnahmen (T€ 46) bei der Strandbenutzungsgebühr. Bei der Kurabgabe konnten Mehreinnahmen in Höhe von T€ 130 (jeweils gegenüber den Planwerten) verzeichnet werden.

c) Personalentwicklung

Im Geschäftsjahr 2024 beschäftigte der Kurbetrieb im Durchschnitt 34 (Vorjahr: 31) Personen inkl. 1 Auszubildenden zum 31. Dezember 2024.

Bei den Personalkosten haben sich die Tabellenentgelte in allen Entgeltgruppen zum 01.03.2024 um einen Sockelbeitrag von 200 € erhöht. Diese um 200 € erhöhten Entgelte wurden zusätzlich um weitere 5,5 % erhöht. Soweit dabei keine Erhöhung von 340 € erreicht wurde, wurde der betroffene Erhöhungsbetrag auf diese Summe festgesetzt. Auszubildende erhielten ebenfalls ab dem 01.03.2024 eine Erhöhung von 150 €.

Gemäß § 18 TVöD beträgt das Volumen für das Leistungsentgelt unverändert 2,00 %.

Die Zuführung der Pensionsrückstellungen für die Beamten beträgt 38 T€, die Zuführung der Beihilferückstellung beträgt 8 T€.

Entwicklung des Personalaufwands:

	2024				2023			
	Gesamt	Bezüge	Soziale Abgaben	Altersver-sorgung Unter-stützung	Gesamt	Bezüge	Soziale Abgaben	Altersver-sorgung Unter-stützung
	T€	T€	T€	T€	**T€**	T€	T€	T€
Beschäftigte	**2.026**	1.614	326	86	**1.778**	1.432	274	72
Beamte	**70**		10	60	**0**			
Unfallkasse	**10**		10		**8**		8	
Altersteilzeit	**0**				**0**			
	2.106	1.614	346	146	**1.786**	1.432	282	72

d) Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

		2024	2023
		€	**T€**
Kurabgabe		2.529.600,45	2.527
Strandbenutzungsgebühren		176.161,85	152
Strandkorbstandgeld		43.574,64	44
Standgelder Verkaufswagen		19.421,29	27
Erbbauzinsen		100.469,90	88
Überlassung von Grundstücken		1.222.009,38	1.076
Kostenerstattungen		149.679,35	186
Übrige Umsatzerlöse		42.489,05	32
		4.283.405,91	**4.132**

2. Ertragslage

Aus der Erfolgsübersicht ergibt sich eine Unterdeckung für den Bereich Kurtaxleistungen in Höhe von T€ -2.239 (Vj. T€ -1.736) und eine Überdeckung für den Bereich Grundstücksverwaltung in Höhe von T€ 268 (Vj. T€ 126). Die Kosten für die Verwaltung (T€ 1.008) wurden im Verhältnis 70 : 30 auf die Bereiche Kurtaxleistungen und Grundstücksverwaltung verteilt.

	2024			2023		
Bereiche / Aufwendungen	**Gesamt**	**Kurtax-leitstung**	**Grund-stücks-verwaltung**	**Gesamt**	**Kurtax-leitstung**	**Grund-stücks-verwaltung**
	T€	**T€**	**T€**	**T€**	**T€**	**T€**
Materialaufwand	2.847	2.450	397	2.712	2.290	422
Personalaufwand	2.106	1.751	355	1.786	1.479	307
Abschreibungen	928	821	107	942	834	108
Zinsaufwand	27	23	4	35	30	5
sonst.betr. Aufwand inkl. Steuern	413	323	90	345	270	75
Aufwendungen	**6.321**	**5.368**	**953**	**5.820**	**4.903**	**917**
Erträge lt. GuV	**4.350**	**3.129**	**1.221**	**4.210**	**3.167**	**1.043**
Betriebsergebnis	**-1.971**	**-2.239**	**268**	**-1.610**	**-1.736**	**126**
Finanzerträge	25			12		
außerordentl. Ergebnis	394			400		
Steuern auf Gewinn	0			0		
Jahresergebnis	**-1.552**			**-1.198**		

Das außerordentliche Ergebnis betrifft die Auflösung der Sonderposten (Zuschüsse Strandpromenade und Travepromenade). Das Jahresergebnis 2024 entspricht der normalen Geschäftstätigkeit des Kurbetriebes Travemünde inclusive der 50% nicht mehr abzugsfähigen Vorsteuer auf Kurtaxleistungen, die dann den Aufwand erhöht.

Ergebnisausgleich

Der Verlust 2024 in Höhe von T€ 1.552 soll gemäß des Ergebnisverwendungsvorschlags mit der von der Hansestadt Lübeck im Jahr 2024 unterjährig getätigten Verlustzuweisungen in Höhe von insgesamt T€ 1.775 verrechnet werden. Die Differenz in Höhe von T€ 223 wird an den städtischen Haushalt zurückgezahlt.

Kurbetrieb Travemünde

3. Finanzlage

Die Entwicklung der kurzfristigen Liquidität (ohne Verrechnungen mit der Hansestadt Lübeck) sowie der Saldo der Verrechnungen mit der Hansestadt Lübeck stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
Flüssige Mittel	1.646	1.597	1.954
Kurzfristige Forderungen und Rechnungsabgrenzungsposten	273	266	244
Vorräte	10	10	10
kurzfristige realisierbare Vermögenswerte	1.929	1.873	2.208
Darlehn, Tilgung bis zu einem Jahr	124	140	140
übrige kurzfristige Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten	218	332	322
Liquiditätsüberdeckung	1.587	1.401	1.746
Saldo Verrechnung Hansestadt Lübeck	-1.433	-1.411	-1.179

4. Vermögenslage

Hinsichtlich des Anlagevermögens verweisen wir auf den Anlagennachweis am Ende des Anhangs.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen T€ 196.

Aus dem Jahresabschluss ergibt sich folgende Vermögenslage und Gesamtkapitalstruktur:

Aktiva	31.12.2024 T€	% 	31.12.2023 T€	% 	Veränderung T€
Anlagevermögen	11.912	83,0	12.755	85,1	-843
Forderungen gegen die Hansestadt Lübeck	515	3,6	368	2,5	147
übriges Umlaufvermögen u. Abgrenzung	1.929	13,4	1.873	12,4	56
Gesamtvermögen	14.356	100,0	14.996	100,0	-640

Passiva	31.12.2024 T€	% 	31.12.2023 T€	% 	Veränderung T€
Eigenkapital	6.132	42,7	6.485	43,3	-353
Sonderposten	3.548	24,7	3.941	26,3	-393
mittel- u. langfristiges Fremdkapital					
Rückstellungen (langfr.)	908	6,3	861	5,7	47
Darlehen (langfr.)	811	5,6	935	6,2	-124
kurzfristiges Fremdkapital und Verbindlichkeiten ggü. der Hansestadt Lübeck	1.948	13,6	1.779	11,9	169
Rückstellungen (sonst. - kurzfr.)	668	4,7	523	3,5	145
Kurzf. Verb. gg. Kreditinstituten	124	0,9	140	0,9	-16
Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	217	1,5	332	2,2	-115
Gesamtkapital	14.356	100,0	14.996	100,0	-640

Kurbetrieb Travemünde

Die Struktur und Veränderung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

	31.12.2024 T€	%	31.12.2023 T€	%	Veränderung T€
Stammkapital	2.550	41,6	2.550	39,3	0
Allgemeine Rücklage	143	2,3	143	2,2	0
Zweckgebundene Rücklage aus Vermögensübertragungen u. Zuschüssen	4.991	81,4	4.991	77,0	0
Bilanzverlust	-1.552	-25,3	-1.199	-18,5	-353
	6.132	100,0	6.485	100,0	-353

Der Jahresverlust in Höhe von EUR 1.552.056,31 soll mit der von der Hansestadt Lübeck in 2024 unterjährig getätigten Verlustzuweisung in Höhe von EUR 1.775.000,00 verrechnet werden.

Der Differenzbetrag in Höhe von EUR 222.943,69 wird an den städtischen Haushalt zurückgezahlt.

Die Anlagendeckung ergibt sich wie folgt:

	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
Anlagevermögen	11.912	12.755
Eigenkapital	6.132	6.485
Sonderposten	3.548	3.941
Deckungslücke (+) / Überdeckung (-)	2.232	2.329
Langfristiges Fremdkapital	1.723	1.800
Finanzierungslücke (+) / Überdeckung (-)	509	529

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichtes beurteilen wir unsere wirtschaftliche Lage (Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) insgesamt als zufriedenstellend.

Für das Jahr 2025 sind Neu - Investitionen in Höhe von T€ 1.520 vorgesehen, die Finanzierung der Investitionen soll durch eigene Mittel und Kreditaufmahmen erfolgen.

5. Chancen- und Risikobericht

a) Risikomanagement

Das Risikomanagement in dem Kurbetrieb beschränkt sich auf die für Einrichtungen unserer Größenordnung üblichen und erforderlichen Regularien. Dazu gehört vor allem die Förderung des Chancen- und Risikobewusstseins unserer Mitarbeiter. Durch den bewussten und kontrollierten Umgang mit Risiken lässt sich das Unternehmen auf nachhaltiges Wachstum ausrichten, können Chancen genutzt und Wettbewerbsvorteile realisiert werden.

Unser Risikomanagement hilft, Risiken möglichst zu vermeiden, zumindest aber frühzeitig zu erkennen und daraus resultierende Gefahren für das Unternehmen abzuwenden. Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs-, und Berichterstattungsprozesses.

Wir überwachen laufend die Abwicklung des Wirtschaftsplans und die Entwicklung der Besucherzahlen im Zuständigkeitsbereich des Kurbetriebes Travemünde.

Dem Aufgabenspektrum eines Kurbetriebes entsprechend haben Funktionsfähigkeit, Sauberkeit und ansprechende Gestaltung unserer Einrichtungen höchste Priorität. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind verpflichtet, ständig für die Einhaltung dieser Ziele zu sorgen. Dazu werden die Einsatzpläne unserer Mitarbeiter im Außendienst flexibel an den witterungsbedingten Erfordernissen orientiert gestaltet. Mit externen Unternehmen sind Rahmenvereinbarungen über Notfalleinsätze, wie z. B. die Seetangentsorgung, getroffen.

Interne Prozesse wie die Ablauforganisation und Kommunikation finden größte Beachtung und stehen unter ständiger Kontrolle. Personalstruktur und –qualifikation sind ausschlaggebend.

Hauptaufgabe des geführten Risikofrühwarnsystems ist, die Zahlungsfähigkeit des Kurbetriebes zu sichern. Dazu wird der Finanzsektor laufend analysiert.

Risiken bei Miet- und Nutzungsverträgen bestehen nicht, da die Mieten auch künftig für Jahre festgelegt sind und der Ausgleich der Sollstellungen laufend überwacht wird. Für die Saisonmietverträge bestehen i. d. R. feste Kundenbindungen.

b) sonstige Risiken

Nachfolgend werden Risiken beschrieben, die nachteilige Auswirkungen auf unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können. Da ein Teil der Risiken außerhalb unseres Einflussbereichs liegt, kann auch ein funktionierendes Risikomanagement nicht garantieren, dass alle Risiken ausgeschaltet sind. Insoweit können sich Entwicklungen ergeben, die von unserer Planung abweichen.

Der Kurbetrieb unterliegt den allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Chancen und Risiken in der Tourismusbranche, die ihren Ausdruck insbesondere in den Besucherzahlen finden.

Investitionsprojekte sind aufgrund ihrer Zukunftsorientierung für die Sicherung der Einnahmen des Kurbetriebes notwendig, aber auch mit komplexen Risiken, u.a. hinsichtlich der Durchführung behaftet. Diese Risiken werden durch festgelegte Abläufe und Verfahren innerhalb solcher Projekte gesteuert und reduziert.

Risiken aus Investitionstätigkeiten sind derzeit nicht erkennbar.

Informationstechnischen Risiken begegnen wir mit regelmäßigen Investitionen in moderne Hard- und Software. Mit Hilfe moderner Security-Lösungen schützen wir unsere Daten und unsere Infrastruktur vor ungewollten Zugriffen. Derzeit sind keine IT-relevanten Risiken in unserem Unternehmen erkennbar.

Für das Wachstum und die weitere Entwicklung des Kurbetriebes sind die Mitarbeiter eine wichtige Ressource. Die wesentlichen Risiken im Personalbereich ergeben sich durch die Fluktuation von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen sowie bei der Personalbeschaffung und -entwicklung von Fach- und Führungskräften. Wir begrenzen diese Risiken durch die Schaffung motivierender Arbeitsbedingungen, intensive Qualifizierungsangebote und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Die geplante Teil - Stilllegung des Parkplatzes Leuchtenfeld könnte einnahmeseitig den Kurbetrieb zukünftig vor erhebliche finanzielle Probleme stellen, für die rechtzeitig neue Einnahmequellen zu gestalten sind, wie z. B. der Wohnmobilparkplatz an der Travemünder Landstraße und die Erweiterung des Wohnmobilparkplatzes auf dem Kowitzberg. Mit dem bestehenden "Wohnmobilparkplätzen Kowitzberg I und Kowitzberg II" und dem "Wohnmobilparkplatz Travemünder Landstraße" konnte der Kurbetrieb Travemünde im Wirtschaftsjahr 2024 Kurabgaben in Höhe von 84 T€/netto sowie Parkentgelte in Höhe von 309 T€/netto generieren.

Vor dem Hintergrund, dass sich die Aufenthaltsqualität und die Infrastruktur auf dem Priwall, der auf der Stadtseite kaum noch nachsteht, beträgt die Kurabgabe auf beiden Seiten 3,00 Euro in der Hauptsaison und in der Nebensaison 1,60 Euro.

Die Erhöhung der Parkentgelte auf den Wohnmobilparkplätzen erfolgte zum 01.01.2024. Die Parkentgelte wurden in der Nebensaison von 8,- Euro auf 12,- Euro erhöht und in der Saison wurden die Parkentgelte von 12,- Euro auf 18,- Euro angehoben.

Im Wirtschaftsplan 2024 war auch eine Erhöhung der Parkentgelte auf den Parkplätzen Leuchtenfeld, Mövenstein und Backbord geplant. Das Tagesticket sollte von 4,- Euro auf 6,- Euro angehoben werden. Hierfür wäre die Parkgebührensatzung der Hansestadt Lübeck zu ändern, was in Jahr 2024 allerdings nicht vollzogen wurde. Mit dem Wirtschaftsplan 2025 schlägt der Kurbetrieb Travemünde ein Erhöhung auf gleich 8,- Euro vor.

Als weiteres Risiko wäre die Energie - Krise zu nennen.

Weitere sonstige Risiken sind derzeit nicht erkennbar.

Gegenüber der letzten Berichterstattung haben sich keine wesentlichen Änderungen der Risikolage ergeben. Auf Basis der derzeit verfügbaren Informationen bestehen nach unserer Einschätzung gegenwärtig und in absehbarer Zeit für das Unternehmen keine wesentlichen Einzelrisiken. Auch die Gesamtsumme der Risiken sowie Risiko-Kombinationen gefährden nicht den Fortbestand des Unternehmens.

Unser implementiertes Risikomanagementsystem stellt sicher, dass Chancen und Risiken frühzeitig erkannt und adressiert werden. Für die typischen Geschäftsrisiken, deren Eintritt einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zur Folge haben könnte, ist Vorsorge getroffen.

c) Chancenbericht

Aus regelmäßigen Zuflüssen aus Kurabgaben und dem Vermietungs- und Verwaltungsgeschäft ergibt sich, dass akute Liquiditätsrisiken nicht zu erwarten sind.

Einem möglichen Besucherrückgang begegnen wir durch die Mitwirkung an der Bauplanung und der Unterstützung privater Investoren bei der Schaffung zusätzlicher Übernachtungsmöglichkeiten sowie der Anhebung der Attraktivität des Stadtteiles durch zusätzliche Freizeitangebote und Kureinrichtungen sowie Baumaßnahmen, wie z. B. der Neugestaltung der Travepromenade.

Es kann auch weiter von einer Ausweitung der Übernachtungskapazitäten ausgegangen werden.

6. Prognosebericht

Im Jahr 2024 sind die Übernachtungen = 1.162.817 im Vergleich zu 2023 = 1.135.235, bei den Vermietern (ab 10 Betten) in Travemünde gemäß Statistik des Statistischen Landesamtes um rund 2,43 % gestiegen. Die Kurabgabe, die der Kurbetrieb Travemünde insgesamt für die gewerblichen und privaten Vermieter vereinnahmt hat, ist um ca. 0,11 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Die rasante Wachstumsphase im Küstentourismus ist auch im Seebad Travemünde beendet. Zwar liegen die touristischen Umsätze noch auf einem hohen Niveau, dennoch ist eine Plateauphase erreicht. Dieses Niveau zu halten, ist das touristische Ziel. Die strategische Zielsetzung Qualität vor Quantität in allen touristischen Angebotsfeldern, wie im TEK 2030 beschlossen, bildet für eine nachhaltige Tourismusentwicklung die Grundlage.

Die Aufenthaltsdauer der Gäste in Travemünde ist mit ca. 3,7 Tagen im Vergleich zu anderen Destinationen aber noch relativ kurz. Damit gehört Travemünde zu den Kurzreisedestinationen. Das Wellnessangebot sowie der Tagungs- und Geschäftsreiseverkehr sind traditionelle Reisetätigkeiten mit geringer Aufenthaltsdauer.

Durch sein konsequentes wirtschaftliches und nachhaltiges Handeln hat der Kurbetrieb auch in diesem Jahr die ehrgeizigen finanziellen Ziele, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Pandemie, der Energie - Krise und der um 50% veränderten Vorsteuerabzugsfähigkeit für Investitionen und Kurtaxleistungen erreichen können.

Nach dem vorgelegten und genehmigten Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2025 plant der Kurbetrieb Erträge in Höhe von T€ 4.796 und Aufwendungen in Höhe von T€ 6.796, so dass sich ein negatives Ergebnis in Höhe von T€ 2.000 ergeben soll. Dieser Betrag soll durch eine Verlustzuweisung von der Hansestadt Lübeck ausgeglichen werden.

Der Kurbetrieb wird bei unveränderter Ausrichtung der Geschäfte voraussichtlich auch zukünftig auf jährliche Zuschüsse zum Verlustausgleich angewiesen sein.

Lübeck - Travemünde, den 28.03.2025

Uwe Kirchhoff
Kurdirektor

Kurbetrieb Travemünde, Lübeck - Travemünde

Erfolgsübersicht 2024 gemäß § 21 EigVO (Formblatt 5)

Aufwendungen nach Bereichen nach Aufwandsarten	Betrag insgesamt €	Allgemeine Verwaltung €	Betriebszweige Kurtax-leistungen €	Betriebszweige sonstige Neben-geschäfte €
1. Materialaufwand	2.846.888,78	76.732,42	2.396.129,35	374.027,01
2. Löhne und Gehälter	1.613.737,22	467.359,75	1.021.041,83	125.335,64
3. Soziale Abgaben und Aufw. für Unterstützung	345.899,38	101.720,25	217.749,05	26.430,08
4. Aufwendungen für Altersversorgung	146.347,94	84.972,96	54.557,60	6.817,38
5. Abschreibungen	927.608,47	25.752,16	802.717,78	99.138,53
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	26.956,46	13.731,00	13.225,46	0,00
7. Steuern (soweit nicht in Zeile 17 auszuweisen)	11.140,93	1.756,94	6.675,85	2.708,14
8. Andere betriebliche Aufwendungen	402.282,04	236.345,87	150.133,24	15.802,93
9. Summe 1 - 8	**6.320.861,22**	1.008.371,35	4.662.230,16	650.259,71
10. Umlagen der Spalte 3				
Zurechnung	1.008.371,35	0,00	705.859,94	302.511,41
Abgabe	-1.008.371,35	1.008.371,35	0,00	0,00
11. Aufwendungen 1 - 10	**6.320.861,22**	0,00	5.368.090,10	952.771,12
12. Betriebserträge				
a) nach der GuV-Rechnung	**4.349.513,52**	0,00	3.128.323,50	1.221.190,02
b) aus Lieferungen an andere Betriebszweige	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Betriebserträge insgesamt	**4.349.513,52**	0,00	3.128.323,50	1.221.190,02
14. Betriebsergebnis				
Überschuss , Fehlbetrag (-)	**-1.971.347,70**	0,00	-2.239.766,60	268.418,90
15. Finanzerträge	**25.451,39**			
16. Außerordentliches Ergebnis einschließlich der Veränderung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	**393.840,00**			
17. Steuern vom Einkommen und Ertrag	**0,00**			
18. Unternehmensergebnis				
Überschuss (+), Fehlbetrag (-)	**-1.552.056,31**			

Kurbetrieb Travemünde

Entwicklung der Darlehen im Wirtschaftsjahr 2024

Konto-Nr.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Ursprungs - betrag	Zins-satz	Zinsen in 2024 gezahlt	Stand am 01.01.2024	Tilgung 2024	Stand am 31.12.2024	2025 Tilgung	2026 bis 2029 Tilgung	2030 usw. Rest Tilg.
		€	%	€	€	€	€	€	€	€
4123	Investitionsbank (ab 30.09.2005 bis 30.09.2025)	1.300.000,00	3,33	2.976,20	113.750,00	65.000,00	48.750,00	48.750,00	0,00	0,00
4129	Norddeutsche Landesbank (ab 15.07.2012 bis 30.06.2032)	800.000,00	2,48	8.060,00	340.000,00	40.000,00	300.000,00	40.000,00	160.000,00	100.000,00
4130	Deutsche Kreditbank (ab 01.10.2021 bis 30.09.2041)	700.000,00	0,36	2.189,26	621.250,00	35.000,00	586.250,00	35.000,00	140.000,00	411.250,00
	Darlehen gesamt	**2.800.000,00**		**13.225,46**	**1.075.000,00**	**140.000,00**	**935.000,00**	**123.750,00**	**300.000,00**	**511.250,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14447
öffentlich

Lübeck, 17.07.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Elke Kruse (E-Mail: elke.kruse@luebeck.de Telefon: 122-3942)

Bewerbung beim Projekt Meeresschutzstädte

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.09.2025	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
16.09.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beschließt, dass Lübeck Meeresschutzstadt wird und eine Bewerbung in Form eines Letter of Intent beim Projekt „Meeresschutzstädte“ einreicht.

2. Unter der Voraussetzung, dass die Klimaleitstelle entsprechende Fördermittel einwerben kann, wird die Klimaleitstelle als zentrale Stelle und Ansprechpartnerin innerhalb der Hansestadt Lübeck für die städtischen und nicht-städtischen Akteur:innen sowie gegenüber dem Team des Ocean Summit fungieren. Eine Ausweitung des Stellenplans ist hierfür nicht vorgesehen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Liste siehe S. 5 der Anlage 1 (Prüfbericht)	zustimmend

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind von dieser Vorlage nicht betroffen. Eine Beteiligung erfolgt im Rahmen der Projektplanung und -umsetzung.

Die Maßnahme ist:

- [x] neu
- [ ] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Ja (Anlage 1) [x] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [x] Ja – Begründung: Es gibt verschiedene neue Maßnahmen, die zum Klimaschutz beitragen: Eine davon ist die Pflanzung neuer bzw. Ergänzung bestehender Seegraswiesen. Seegraswiesen sind wichtige Kohlenstoffsenken und spielen eine bedeutende Rolle bei der CO2-Speicherung. Sie können große Mengen an Kohlendioxid aus dem Wasser aufnehmen und im Sediment speichern. Diese Unterwasserökosysteme tragen somit aktiv zum Klimaschutz bei, indem sie den Kohlenstoff langfristig binden und gleichzeitig die Biodiversität in Meeren und Küstenregionen fördern.
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Anlass

Der Bürgermeister wurde von der Bürgerschaft am 28.11.2024 beauftragt zu prüfen, ob eine Bewerbung beim Projekt „Meeresschutzstädte“ sinnvoll ist (vgl. VO/2024/13586). Für den Fall, dass es sinnvoll ist, sollte ein Letter of Intent erstellt werden. Die Klimaleitstelle hat diese Prüfung durchgeführt.

Ergebnisse der Prüfung:

Die Prüfung und die Gespräche mit zahlreichen Akteur:innen haben ergeben, dass eine Bewerbung als Meeresschutzstadt sinnvoll ist (siehe Anlage 1 „Bericht zum Prüfauftrag“). So kann Lübeck im Rahmen einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung die Sicherung der natürlichen Ressourcen deutlich verstärken. Auch aus Sicht des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der touristischen Belange und im Sinne des Nachhaltigkeitsziels 14 „Leben unter Wasser“ wird der Einsatz für den Meeresschutz für die Hansestadt von Nutzen sein. Als Schlussfolgerung lässt sich sagen, dass Meeresschutz nicht nur aus ökologisches Sicht notwendig ist, sondern auch eine soziale, ökonomische und politische Chance für Lübeck darstellt.

Der Letter of Intent wurde erstellt und ist als Anlage 2 der Vorlage beigefügt. Anlage 3 beinhaltet eine Zusammenstellung der bereits bestehenden sowie der denkbaren Maßnahmen für Lübeck als Meeresschutzstadt.

Anlagen:

Anlage 1 – Bericht zum Prüfauftrag
Anlage 2 – Letter of Intent
Anlage 3 – Bestehende und denkbare Maßnahmen

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK



Bewerbung beim Projekt „Meeresschutzstädte“

Bericht zum Prüfauftrag

VO/2024/13586: Prüfauftrag der Bürgerschaft zum Dringlichkeitsantrag von Bündnis 90/Die Grünen & CDU: Lübeck wird Meeresschutzstadt

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 3 – Umwelt, Sicherheit und Ordnung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Klimaleitstelle
Kronsforder Allee 2–6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
klimaleitstelle@luebeck.de
www.luebeck.de

Bericht zum Prüfauftrag

Der Bürgermeister wurde von der Bürgerschaft am 28.11.2024 beauftragt zu prüfen, ob eine Bewerbung beim Projekt „Meeresstädte“ sinnvoll ist (VO/2024/13586). Die Klimaleitstelle hat diese Prüfung durchgeführt und stellt im Folgenden die Ergebnisse vor.

Die Krise in den Meeren

Neben der Klimakrise hat sich auch in den Weltmeeren eine ernsthafte Krise entwickelt. Besonders betroffen ist die Ostsee, die für Lübeck von großer Bedeutung ist. Drängende Probleme sind Meeresverschmutzungen, Überfischung und Überdüngung. In Kombination mit dem Klimawandel machen sie die Krise in der Ostsee noch komplexer und dringlicher, da sie die natürlichen Ressourcen und die Lebensräume in der Region erheblich bedrohen.

Denn durch den Klimawandel steigen die Temperaturen des Meerwassers, was das ökologische Gleichgewicht in der Ostsee weiter stört. Im südwestlichen Teil der Ostsee lagen die Temperaturen von März bis Mai 2025 mehr als zwei Grad über dem Langzeitmittel. Damit handelt es sich dort um den wärmsten je gemessenen Frühjahrswert. Die höheren Temperaturen begünstigen neben den hohen Nährstoffeinträgen von Land das Wachstum von schädlichen Algen und verringern den Sauerstoffgehalt im Wasser. Das führt zu größeren sauerstofffreien Bereichen am Grund der Ostsee, den sogenannten "Toten Zonen", in denen kein Leben mehr möglich ist. Außerdem können sich Fischembryonen und laichbereite Fische nur schwer an die steigenden Wassertemperaturen anpassen. Das führt dazu, dass bereits überfischte Fischpopulationen sich nicht mehr so gut erholen können.

Die Zuständigkeit für die Meere liegt beim Land. Doch die aufgeführten Probleme der Meere sind durch die Menschen an Land entstanden. Somit könnten sie auch durch einen achtsameren Umgang mit dem Meer und unterstützenden Maßnahmen ihren Beitrag zum Meeresschutz leisten.

Lübecks bisheriger Betrag zum Meeresschutz

Die maritime Wirtschaft in Lübeck profitiert von unserem heimischen Meer genauso wie der Tourismus, die lokale Bevölkerung und die Nutzer:innen mariner Ressourcen. Somit ist es nicht nur für ihre Belange sinnvoll, dass Lübeck Meeresschutzstadt wird, sondern es ist auch aus Sicht des Klimaschutzes und des globalen Nachhaltigkeitsziels 14 „Leben unter Wasser“ (SDG 14) folgerichtig.

Es passiert in der Hansestadt Lübeck schon viel in Bezug auf den Schutz der Meere. Die vorhandenen Maßnahmen und Akteur:innen der Hansestadt haben somit bereits den Grundstein zur Meeresschutzstadt gelegt (siehe Anhang 3). Überdies hat Lübeck mit dem beschlossenen Masterplan Klimaschutz (VO/2023/11957-02), dem Klimaanpassungskonzept (VO/2020/09071), der Gründachförderung, dem Masterplan Stadtentwässerung und mit der Unterzeichnung der UN-Nachhaltigkeitsziele (VO/2019/08415) Verantwortung für den Umwelt- und Klimaschutz sowie die Klimafolgenanpassung übernommen. Dabei gibt es große Überschneidungen mit Maßnahmen zum Schutz der Meere.

Klimaanpassung trägt indirekt, aber wesentlich zum Schutz der Meere bei. Sie hilft durch naturnahe Maßnahmen, Überflutungen in Städten in Folge von Starkregen zu reduzieren, z.B. durch den Bau von Gründächern und naturnahen Rückhalteflächen. So wird bei Starkregen das Regenwasser dort gespeichert und die Kanalisation entlastet. Weniger Mischwasser (häusliches oder gewerbliches

Abwasser vermischt mit Niederschlagswasser) muss in Kläranlagen oder – im schlimmsten Fall – ungereinigt in Flüsse und anschließend in die Meere geleitet werden. Klima-anpassungsmaßnahmen, wie die Wiederherstellung von Dünen, Salz- oder Seegraswiesen, schützen die Küste bei Sturmfluten und bieten gleichzeitig Lebensraum für viele Meeresarten.

Maßnahmen des Klimaschutzes tragen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen bei, sodass die Erderwärmung verlangsamt wird. Das ist wichtig, weil die Erwärmung der Erde auch die Meere beeinflusst. Neben dem Anstieg der Wassertemperatur in der Ostsee führt der Klimawandel auch zu einem Anstieg des Meeresspiegels und zur Versauerung der Ozeane. So kann der Schutz des Klimas auch die Meere bewahren, ihre Ökosysteme erhalten und die Lebensgrundlagen vieler Tiere und Menschen sichern.

Wenn die Hansestadt Lübeck sich aktiv zu ihrer Rolle im Meeresschutz bekennt, kann sie die vorhandenen Kompetenzen im Bereich Meeresschutz und Meerespolitik bündeln. Als Meeres-schutzstadt kann sie diese Expertise durch verschiedenste Maßnahmen der Öffentlichkeit näherbringen und so das Bewusstsein für den Schutz der Meere in der heimischen Bevölkerung und bei den Lübecker Gästen stärken.

Mögliche weitere Maßnahmen für den Meeresschutz in Lübeck

Der Bezug zum Meer ist bereits in vielen Handlungsfeldern der Hansestadt vorhanden. Auch Meeresschutz wird schon in vielen Bereichen aktiv gelebt. Daran lässt sich anknüpfen und das eröffnet vielfältige Chancen für Lübeck, konkrete Maßnahmen für den Meeresschutz in den verschiedensten Handlungsfeldern zu verankern und viele Menschen bei der Umsetzung dabei einzubinden.

Die Stadt kann unterschiedlichste Maßnahmen zur Förderung des Meeresschutzes durchführen, die von Bildung über Abfallentsorgung bis hin zur Tourismus- und Wirtschaftsförderung reichen. Konkrete Maßnahmen wären zum Beispiel:

- Meeresschutz im Stadtmarketing und bei Veranstaltungen verankern
- Programme an der Ostsee oder virtuelle Ostsee-Erlebnisse im Bildungsbereich einführen
- Tag der Meeresfilme bei den Nordischen Filmtagen im InfinityDome mit 360°-Meeresfilmen
- Seegras zum Erosionsschutz und zur Verbesserung der Meeresumwelt pflanzen
- Beteiligung am „International Coastal Cleanup Day“
- Müllentsorgung verbessern, z.B. durch möwensichere Mülleimer an den Stränden
- Klärwerke um die vierte Reinigungsstufe erweitern (siehe EU-Kommunalabwasserrichtlinie)
- Kanalsystem weiter zur Trennentwässerung ausbauen (siehe Masterplan Stadtentwässerung mit dem Ziel der Mischwasserfreiheit 2037)
- Blaue-Flagge-Zertifizierungen im touristischen Hafenbereich, z.B. im Passathafen, anstreben
- Informationskampagne zum unverpackten Einkauf von Fleisch, Wurst, Fisch oder Molkerei-produkten auf Märkten mit Mehrwegbehältnissen
- Dach- und Fassadenbegrünung sowie Entsiegelung ausweiten und fördern, um Überflutungen in Folge von Starkregen zu reduzieren, unterstützt durch die aufgelegte Gründachförderung

- Sukzessive Umsetzung des Klimaschutzplanes Hafen und Nature Inclusive Planning im Zuge der Umsetzung des Hafenentwicklungsplanes HEP2030, z.B. nachfrageorientierter Ausbau von Landstromanlagen für Schiffe im öffentlichen Hafen
- öffentlichen Personennahverkehr durch den „Lübeck-Takt“ noch stärker ausbauen, um CO_2 zu reduzieren und so die Meere zu schützen

Im der Anlage 3 sind die möglichen Maßnahmen ausführlich dargestellt.

Zentrale Anlaufstelle für den Meeresschutz und geplante Finanzierung

Entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung von Meeresschutzmaßnahmen ist eine aktive Rolle der Verwaltung, um den Austausch zwischen städtischen und nicht-städtischen Akteur:innen zu organisieren und die Kooperation mit den anderen Meeresschutzstädten kontinuierlich zu pflegen.

Aufgrund der fachlichen Überschneidungen mit Maßnahmen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und der Nachhaltigkeit sollte diese zentrale Stelle an die Klimaleitstelle angedockt werden. Voraussetzung ist, dass die Klimaleitstelle entsprechende Fördermittel einwerben kann, beispielsweise im Rahmen des geplanten EU-Forschungsprojektes „*DISCO-ADAPT* – Demonstrating innovative solutions for climate adaptation“ (vgl. VO/2025/14461). Eine Ausweitung des Stellenplans ist hierfür nicht vorgesehen.

Weiteres Vorgehen

Sollte der Beschluss gefasst werden, dass Lübeck Meerschutzstadt werden soll, wird – parallel zur Umsetzung bereits begonnener Maßnahmen – ein umfassendes Konzept als gemeinsamer Handlungsrahmen erarbeitet. Dieser Prozess sollte gemeinsam mit Akteur:innen aus Bildung, Forschung, Kultur, Tourismus, Naturschutz, Wirtschaft, Politik, Wassersport und weiteren gesellschaftlichen Bereichen gestaltet werden. Ziel ist es, die Zukunftsvisionen der Bevölkerung sowie weitere konkrete Maßnahmen in das Konzept einzubinden und ehrenamtliche Akteur:innen für den Meeresschutz zu gewinnen.

Unterstützen kann dabei das Team des Ocean Summit, ein gemeinsames Projekt der Heinrich-Böll-Stiftung Schleswig-Holstein (SH) und des BUND SH. Sie haben bereits erfolgreich die Initiativen zur Meeresschutzstadt in Kiel und Flensburg begleitet. Die inhaltliche Zuarbeit sowie die geplanten Workshops und Veranstaltungen, die als Grundlage für das Konzept der Meeresschutzstadt Lübeck dienen, können dabei durch Fördermittel – beispielsweise aus der Bingo-Umweltlotterie – finanziell ermöglicht werden. Auch einige der aus dem Prozess resultierenden Maßnahmen, könnten dann von NGOs und ehrenamtlicher Unterstützung durchgeführt werden, wofür ebenso Fördermittel eingeworben werden.

Fazit

Für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübecks halten es die im Rahmen der Prüfung beteiligten Bereiche für sinnvoll, dass Lübeck Meeresschutzstadt wird. Denn als Stadt an der Ostsee profitiert Lübeck sowohl in ökologischer als auch in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und politischer Hinsicht davon. Der entsprechende Letter of Intent ist als Anhang 2 der Vorlage beigefügt.

Intakte marine Ökosysteme sichern Fischbestände und bieten natürlichen Erosionsschutz, was wesentlich für die regionale Fischerei und den Küstenhochwasserschutz ist. Weniger Schadstoffe

und Müll im Meer verbessern langfristig die Wasserqualität und führen zu saubereren Stränden. Das stärkt den Tourismus, macht die Stadt attraktiver für nachhaltige Reisende und verleiht ihr ein modernes, verantwortungsbewusstes Image.

Der Status „Meeresschutzstadt“ bietet Anknüpfungspunkte für vielfältige Bildungsangebote in allen Altersgruppen. Das schafft eine breite gesellschaftliche Basis für nachhaltiges Verhalten und aktiven Umweltschutz. Außerdem eröffnet Lübeck als Meeresschutzstadt innovative Möglichkeiten für die lokale Wirtschaft und erhöht die Standortattraktivität für zukunftsorientierte Unternehmen.

Eine aktive Rolle im Meeresschutz bringt Gestaltungs- und Mitspracherechte in Netzwerken, Ausschüssen oder Projekten auf Landes- und Bundesebene. Dies ist insbesondere für den (Küsten-) Hochwasserschutz in Lübeck interessant. Außerdem setzt die Stadt ein starkes Zeichen für die Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele, insbesondere SDG 14 „Leben unter Wasser“. Als Schlussfolgerung lässt sich sagen, dass Meeresschutz nicht nur aus ökologisches Sicht notwendig ist, sondern auch eine soziale, ökonomische und politische Chance für Lübeck darstellt.

Aufgestellt:
Svenja Beilfuß, 3.390 UNV, Klimaleitstelle

In Abstimmung mit den folgenden Bereichen:
2.830 Kurbetrieb Travemünde
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz
4.041 Nordische Filmtage
4.401 Bereich Schule und Sport
4.416 Stadtbibliothek
5.610 Stadtplanung und Bauordnung
5.660 Stadtgrün und Verkehr
5.691 Lübeck Port Authority (LPA)
Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL)
Lübeck und Travemünde Marketing (LTM GmbH)
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH

Lübeck, 28.07.2025

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck · 1.000 · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Bereich: Büro des Bürgermeisters
Gebäude: Breite Straße 62
Auskunft: Herr Jan Lindenau
Zimmer: 1
Tel. (0451) 122-1000
E-Mail: buergermeister@luebeck.de
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: -
Mein Zeichen: jl
Datum: 30.07.2025

Letter of Intent der Hansestadt Lübeck Meeresschutzstadt zu werden

Sehr geehrtes Ocean Summit Team,

nicht nur das Klima befindet sich in der Krise – auch die Weltmeere sind zunehmend in einem kritischen Zustand, der weitreichende Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft hat. Angesichts der vielfältigen ökologischen Herausforderungen in der Ostsee und der zentralen Bedeutung des Meeres für Lübeck als maritimer Wirtschafts-, Tourismus- und Lebensraum erscheint es folgerichtig und zukunftsweisend, dass die Hansestadt offiziell Meeresschutzstadt wird. Die bereits bestehenden Strukturen, Programme und das politische Engagement Lübecks – etwa durch den Masterplan Klimaschutz, das Klimaanpassungskonzept und die Verpflichtung zu den UN-Nachhaltigkeitszielen – bilden ein starkes Fundament für diesen Schritt. Im Anhang findet sich eine Übersicht der verschiedenen Handlungsfelder in der Hansestadt, in denen der Bezug zum Meer bereits vorhanden ist oder Meeresschutz sogar schon aktiv gelebt wird.

Die Ostsee ist ein wertvolles Natur- und Lebensgut, dass es gemeinsam zu schützen gilt. Als traditionsreiche Hansestadt bekennt sich Lübeck klar zu ihrer Verantwortung für den Meeresschutz und möchte ihre vorhandenen Kompetenzen bündeln und gezielt für den Erhalt der Meere einsetzen. Denn nur durch gemeinsame Anstrengungen und nachhaltige Nutzung können wir sicherstellen, dass auch kommende Generationen von der Schönheit, Vielfalt und den Ressourcen der Ostsee profitieren.

Meeresschutz betrifft viele Lebens- und Verwaltungsbereiche – von der Stadtentwicklung über den Tourismus bis hin zur Bildung. Diese Vielfalt bietet der Hansestadt die Chance, konkrete Maßnahmen zu entwickeln, breite Bevölkerungskreise einzubeziehen und nachhaltige Veränderungen anzustoßen. Im Anhang sind ebenfalls die verschiedenen Bereiche der Stadtverwaltung mit denkbaren Maßnahmen aufgeführt. Durch diese Maßnahmen kann der Meeresschutz präsent gemacht und mit der Bevölkerung und unseren Gästen gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft der Meere eingetreten werden.

Um den Meeresschutz langfristig und wirkungsvoll in der Stadt zu verankern, ist eine zentrale Koordinierungsstelle geplant, für die Fördermittel noch eingeworben werden sollen. So kann Lübeck gezielte Projekte zur Bildung, Vernetzung und Beteiligung initiieren und im kommunalen Meeresschutz sichtbar werden – lokal, national und international.

Wir freuen uns, dass Lübeck sich auf den Weg macht Meeresschutzstadt zu werden. Daher würden wir gerne gemeinsam mit dem Team des Ocean Summit und den Akteur:innen aus Bildung, Forschung, Kultur, Tourismus, Naturschutz, Wirtschaft, Politik, Wassersport und weiteren gesellschaftlichen Bereichen der Hansestadt ein umfassendes Konzept erarbeiten. So können die Zukunftsvisionen der Bevölkerung sowie weitere konkrete Maßnahmen in das Konzept eingebunden und ehrenamtliche Akteur:innen für den Meeresschutz gewonnen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau

Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

Anlage 3

Bestehende maritime Aktivitäten und denkbaren Maßnahmen der Hansestadt Lübeck

480 von 708 in Zusammenstellung

Bestehende maritime Aktivitäten der Hansestadt Lübeck

Viele der vorhandenen Aktivitäten und Akteur:innen der Hansestadt, haben bereits den Grundstein zur Meeresschutzstadt gelegt. Hier ist eine Übersicht der verschiedenen Handlungsfelder, in denen der Bezug zum Meer bereits vorhanden ist oder Meeresschutz sogar schon aktiv gelebt wird.

Natur- und Umweltschutz

- FFH- und europ. Vogelschutzgebiet „DE- 1931-301 Ostseeküste am Brodtener Ufer “
- Naturstrand Brodtener Ufer und auf dem Priwall mit unter Naturschutz stehender Dünenlandschaft und anschließendem Küstenwald
- Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer e.V. betreut Priwalldünen und Küstenwald
- Interreg-Projekt „CAPonLITTER“ Aktionsplan aktiv gegen Meeresmüll (2022/23)
- Verbundprojekt „Forum der Vielfalt im Hotspot 28“ zur biologischen Vielfalt naturnaher Küstenökosysteme an Wismar- und Lübecker Bucht sowie am Grünen Band

Klimaschutz, Ernährung und Mobilität

- Politischer Beschluss zu Klimaneutralität der Hansestadt Lübeck bis 2035
- Beschluss des Klimaanpassungskonzeptes (2020) und seitdem Umsetzung von Maßnahmen, z.B. Gestaltung wassersensibler Straßenräume, Gründachförderung
- Prioritäre Umsetzung des Masterplans Stadtentwässerung mit dem Ziel der Mischwasserfreiheit bis 2037 leistet einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Ostsee
- Unterzeichnung der „Agenda 2030 – Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene“ (SDG 14)
- Kampagne der Fairtrade-Stadt Lübeck: z.B. Bio+Faire Produkte in Schultüten unterstützt klima- und meeresfreundliches Handeln
- Stärkung des ÖPNV: vergünstigtes Deutschlandticket für Schüler:innen und Mitarbeiter:innen der Stadt setzt Anreize für klima- und damit meeresfreundliches Handeln
- Kampagne Stadtradeln und der neue Radschnellweg Ratzeburger Allee stärken den Fahrradverkehr und damit klima- und meeresfreundliches Handeln
- Beach-Shuttle zu den Stränden, um das Meer leicht erlebbar zu machen
- Beach Clean-ups durch die Surfrider Foundation

Bildung, Forschung, Kultur und Öffentlichkeitsarbeit

- Präsentation von Filmen bei der 67. Ausgabe der Nordischen Filmtage im November 2025, die sich künstlerisch mit dem Thema Ozean auseinandersetzen
- Ostseestation Travemünde vermittelt als außerschulischer Bildungsort Schulklassen meeresbiologische Inhalte
- Greenpeace Lübeck führt u.a. Kampagnen zum Meeresschutz durch
- Wasser Marionetten Theater der Wasserkunst e.V. bietet Zugang zur Unterwasserwelt

Politik und Verwaltung

- Kooperation und Austausch mit La Rochelle, einer Partnerstadt am Meer

Wirtschaft

- Stadt als Standort für Start-Ups im Bereich des Meeresschutzes
  - Veganer Räucherlachs von TastyV (Thiemann Food Innovation)
  - Fischstäbchen, im Labor aus Zellen von Fischen gezüchtet; von Bluu Seafood
- TH Wissenschaftler unterstützen Blaue Bioökonomie
  - Projekt AQUATOR: Wandel hin zum umweltfreundlicheren Wirtschaftssystem
  - BIOREM: Optimierung der Erntetechnik von Mikroalgen aus Gewässern

Schifffahrt

- Nachhaltigkeitsmanagement bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) setzt Maßnahmen zum Schutz der Meere um
- Landstromanlagen am Skandinavienkai für Schiffe senken die Schadstoff- und CO_2-Emmissionen der im Hafen liegenden Schiffe
- Umweltrabatte für klimafreundlichere Schiffe
- Hybrid-Fähre zwischen Travemünde und Priwall senkt den CO_2-Ausstoß der Fähre

Tourismus

- Rad- und Wanderwege an der Küste stärken klima- und meeresfreundliches Handeln
- Auszeichnung des Lübecker Motorboot Club e.V. mit der Blauen Flagge (Umweltzeichen aus dem Bereich des nachhaltigen Tourismus)

Wassersport

- Kostenlos Green Kayaks ausleihen, um Lübecks Gewässer von Müll zu befreien; finanziert durch Lübeck Port Authority (LPA) und Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL)
- Travemünder Woche stellt einen Bezug zum Meer her

Denkbaren Maßnahmen für Lübeck als Meeresschutzstadt

❖ Klimaleitstelle

Die Klimaleitstelle kann als koordinierende Stelle die Vernetzung der Lübecker Akteur:innen im Bereich des Meeresschutzes und der Meerespolitik übernehmen. Ein kontinuierlicher Austausch mit den anderen Meeresschutzstädten in Schleswig-Holstein sollte angestrebt werden, um neue Ideen anzustoßen, Wissen auszutauschen und innovative Lösungen zu entwickeln.

In einer Kampagne kann der enge Zusammenhang von Klimaschutz, Klimaanpassung und Meeresschutz verständlich aufzeigt und Informationsorte und -möglichkeiten geschaffen werden. Außerdem könnte Lübeck die Förderung von Dachbegrünung auf Fassadenbegrünung und Entsiegelung ausweiten, um die Stadt in Zukunft noch besser vor Überschwemmungen durch Starkregen zu schützen und so den Schad- und Nährstoffeintrag ins Meere zu reduzieren.

❖ Lübeck und Travemünde Marketing (LTM GmbH)

Meeresschutz zahlt in die Vision der Tourismusstrategie der Hansestadt Lübeck und des Seebades Travemünde als klimafreundliche Reiseziele ein. Bei großen städtischen Veranstaltungen, wie der Travemünder Woche, kann die Hansestadt in Zukunft als Meeresschutzstadt präsentiert und entsprechende Informationsangebote passend zur jeweiligen Veranstaltung integriert werden. Es können Veranstaltungen zum Thema Meeresschutz durchgeführt werden, die die Stadtverwaltung unterstützt und dort als Partnerin auftritt.

❖ Bereich Schule und Sport

Im Bereich der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) kann ein Programm für Schulen entwickelt werden, das auf digitalem Weg das Meer erlebbar macht. Dies könnte z.B. durch VR-Brillen mit Unterwasser-Filmen der Ostsee umgesetzt und mit Mitteln von der EU oder dem Bund gefördert werden.

Für die ersten Klassen in der Grundschule kann es Wassergewöhnungskurse in der Ostsee geben, um den Kindern eine positive Beziehung zum Meer zu ermöglichen. Schüler:innen der dritten und vierten Klasse können an Ostseeprogrammen mit Keschern teilnehmen und so die biologische Vielfalt der Ostsee hautnah erleben. Ab der sechsten Klasse sind Schnorchelexkursionen im Meer eine tolle Möglichkeit, die faszinierende Unterwasserwelt der Ostsee kennenzulernen und wertzuschätzen. Mit Schwimmern im jugendlichen Alter besteht die Option des Angebots eines Rettungsschwimmer Projekts.

Es könnte angestrebt werden, für den Passathafen Travemünde die Zertifizierung der Blaue Flagge zu erwerben. Die Passat könnte somit auch Botschafterin der Meere werden, indem sie für umweltfreundliche Praktiken wirbt, nachhaltigen Tourismus stärkt und Bildungsangebote für den Schutz der Meere anbietet. Dies könnten Workshops zu Müll im Meer oder Ähnliches sein. Weiterhin kann die Ausstellung in Bezug auf den Meeresschutz aktualisiert werden.

❖ Nordische Filmtage

Bei den Nordischen Filmtagen kann der Infinity Dome am Dienstag vor Festivalstart als Tag der Meeresfilme genutzt werden und lädt Schulklassen als außerschulischen Lernort mit ausgewählten 360°-Meeresfilmen ein.

❖ Stadtbibliothek

Der Bereich würde sich zum Beispiel mit einer Meeresschutz-Themenwoche beteiligen, die in den Büchereien stattfinden kann. Auch die Ausstellungsfläche in der Zentralbibliothek kann für Meeresschutzthemen genutzt werden.

❖ Lübeck Port Authority (LPA)

Die Lübeck Port Authority ist für den bedarfsgerechten Ausbau von Hafeninfrastrukturen im öffentlichen Hafen zuständig. Der Hafenentwicklungsplan HEP2030 wurde im Mai 2020 von der Lübecker Bürgerschaft verabschiedet. Der HEP definiert die Leitlinien für eine zukunfts- und wettbewerbsfähige Entwicklung des Gesamthafenstandortes Lübeck. Diverse Aufgabenbereiche beschäftigen sich neben der Entwicklung einer wettbewerbsfähigen Hafeninfrastruktur, unter anderem mit der Hinterlandanbindung des Hafens, der Digitalisierung und auch mit Naturschutz (Arbeitsbereich 3 – Nature Inclusive Planning) und Klimaschutz (Arbeitsbereich 7 – Klimaschutzplan für den Hafen). Im Zuge der Klimaschutzvorgaben auf EU, Bundes- und kommunaler Ebene soll der Klimaschutzplan für den Hafen einen Beitrag leisten, klimaschädliche Emissionen und Luftschadstoffe zu reduzieren. Hier kann ein nachfrageorientierter Ausbau von Landstromanlagen an den öffentlichen Hafenterminals erforderlich werden, auch um den internationalen Anforderungen der IMO (International Maritime Organization) an eine klimafreundliche Schifffahrt zu entsprechen. Als erstes Pilotprojekt sei hier der Green Shipping Corridor zwischen Travemünde und Trelleborg erwähnt. Hierbei liegt der Fokus in der Entwicklung einer klimafreundlichen Hafenlogistik und Seeschifffahrt zwischen Travemünde und Trelleborg.

Aufgrund der direkten Nähe des Hafens zum FFH-Gebiet Untertrave will die LPA einen Beitrag zur ganzheitlichen und übergreifenden Naturraumentwicklung bei gleichzeitiger nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Hafenentwicklung leisten. Unter dem Konzept Nature Inclusive Planning zählt hierzu unter anderem auch die ökologische Entwicklung von in die Trave mündenden Fließgewässern, entsprechend der Bestrebungen des Klimaanpassungskonzeptes der Hansestadt Lübeck.

❖ Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH

Um den Schutz unserer Meere zu fördern, soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) durch den „Lübeck-Takt“ weiter ausgebaut werden. Mit der Umstellung der Bus-Flotte auf CO_2-freie Antriebe soll dazu beigetragen werden, dass langfristig keine fossilen Brennstoffe im ÖPNV mehr eingesetzt werden.

❖ Wirtschaft und Liegenschaften

Unverpacktes Einkaufen hat sich für Obst und Gemüse auf den Wochenmärkten bereits etabliert. An Ständen mit Fleisch, Wurst, Fisch, Molkereiprodukten oder andere Waren zum Abfüllen besteht jedoch noch Optimierungsbedarf. Durch Mehrwegbehältnisse kann dieser Teil der regionalen Lebensmittelversorgung nachhaltiger gestalten. Dies könnte durch eine zielgerichtete Informationskampagne zu Mehrweg und praxisnahe Unterstützung für Händler:innen und Kund:innen angegangen werden. Denn weniger Plastikmüll und CO_2-Ausstoß bedeuten einen entscheidenden Schritt hin zu einem besseren Schutz der Meere.

❖ Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL)

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck könnten Aktivitäten, wie den „International Coastal Cleanup Day“ unterstützen. Das ist die größte jährliche Strandmüllsammelaktion der Welt, um die Zivilgesellschaft für den Meeresschutz zu begeistern. Darüber hinaus werden die Klärwerke sukzessive um die vierte Reinigungsstufe erweitert, um einen weiteren Beitrag zum Schutz unserer Meere zu leisten (siehe EU-Kommunalabwasserrichtlinie). Zusätzlich soll das Kanalsystem weiter zur Trennentwässerung ausgebaut werden, um einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Binnengewässer und der Ostsee zu leisten.

❖ Kurbetrieb Travemünde

Der Kurbetrieb Travemünde könnte gemeinsam mit der LTM GmbH Aktivitäten wie Seegraspflanzungen fördern, die sowohl zum Küstenschutz beitragen als auch CO_2 binden. Diese Maßnahme kann in Zusammenarbeit mit der heimischen Bevölkerung und Gästen durchgeführt werden, um das Bewusstsein für den Meeresschutz zu stärken. Eine weitere Möglichkeit, den Menschen ein nachhaltiges Verständnis für den Meeresschutz näher vermitteln, kann durch die Einbindung beim Besatz von Lachsen geschehen.

Der Kurbetrieb wird zukünftig möwensichere Mülleimer an den Stränden aufstellen, um das Meer vor Müll zu schützen. Diese tragen nicht nur dazu bei, die Umwelt sauber zu halten, sondern sorgen auch für ein gepflegtes Erscheinungsbild der Strände. Darüber hinaus wird im hohen Maße, ganz im Sinne der Nachhaltigkeit, auch Arbeitszeit und Treibstoffe eingespart.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14264
öffentlich

Lübeck, 15.05.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.525 - Lübecker Schwimmbäder

Bearbeitung: Marion Höfs (E-Mail: marion.hoefs@luebeck.de Telefon: 122 - 4705)

Preistarif I für die Lübecker Schwimmbäder ab 01. 10. 2025

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.06.2025	Senat	Nichtöffentlich	
17.07.2025	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
22.07.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.07.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Preistarif Öffentliches Schwimmen, Schwimmunterricht und Kurse für die Lübecker Schwimmbäder wird in der Fassung der Anlage 2 beschlossen und zum 01.10.2025 in Kraft gesetzt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.300 Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Eintritts- und Kurspreise für Kinder werden weniger stark erhöht als für Erwachsene. Insofern wurde auf die Belange von Kindern und Jugendlichen Rücksicht genommen.

Die Maßnahme ist:

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

Gemeindeordnung Schleswig-Holstein
Kommunales Abgabengesetz

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (siehe Wirtschaftsplan 2025 und 2026

	der LSB)
	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X Nein
	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Siehe Anlage 1

Anlagen:
Anlage 1 Begründung
Anlage 2 Liste der neuen Preistarife

Senatorin Monika Frank

Anlage 1 zur VO/2025/14264

Begründung:

Die durch die Lübecker Schwimmbäder (eigenbetriebsähnliche Einrichtung der Hansestadt Lübeck - LSB) für die Nutzung erhobenen Entgelte wurden seit 2017 nicht angepasst. Zwischenzeitlich sind deutliche Steigerungen der Betriebsausgaben v.a. im Energiebereich eingetreten, und es erfolgten Tariferhöhungen im für die eigenbetriebsähnliche Einrichtung verbindlich anzuwendenden TVöD VKA.

Der aus dem Haushalt der HL abzudeckende Zuschuss stieg in diesem Zeitraum um 61,8 % von 3,588 Mio. € auf 5,806 Mio. €. Die Energiekosten stiegen um 37,5 %, die Tariferhöhungen summieren sich auf 23,47 %. Im gleichen Zeitraum lag das durchschnittliche monatliche Bruttogehalt 2017 bei 3.399 €, in 2024 bei 4.187 € und entspricht einer Steigerung in diesem Zeitraum von 23,1 %.

Insofern und vor dem Hintergrund der Haushaltslage in der Hansestadt Lübeck ist eine Anpassung der Preistarife für die LSB auch angezeigt - gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 26.02.2004 ist die Verwaltung aufgefordert die Gebühren- und Entgelttarife regelmäßig, d.h. jährlich auf ihren Kostendeckungsgrad vorzunehmen. Nicht zuletzt eine Prüfung des Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein zu kommunalen Schwimmbädern aus dem Jahr 2023 verwies darauf, dass viele Kommunen, darunter insbesondere Lübeck, eine Erhöhung der Einnahmen trotz steigender Ausgaben über Jahre hinweg nicht vornahmen. Diese soll nun in der HL ausgehend von ermittelten Kostendeckungsgraden und Vergleichen mit anderen Kommunen erfolgen.

Dabei sind nur die Eintrittspreise für die allgemeine Öffentlichkeit, also privat Nutzende Gegenstand dieser Vorlage. Bahnentgelte für Schul- und Vereinssport werden noch 2025 in einer gesonderten Vorlage angepasst, nachdem hierzu mit den Vereinen Rücksprachen zur Leistungsfähigkeit bzw. Kompensationserfordernissen aus der Sportförderung erfolgten und bezogen auf den Schulsport Verfahren der internen Verrechnung mit der HL als Schulträger geprüft wurden. Ziel dieser im zweiten Schritt vorzunehmenden Anpassung ist es, Ausgaben für kommunale Pflichtaufgaben als Schulträger und solche für die Sportförderung haushälterisch nicht mehr im kommunalen Zuschuss für die LSB zu ordnen (Ausgleich von der HL „verbilligt“ zur Verfügung gestellten Leistungen), sondern dort/in den Produkten) abzubilden, wo die Leistung verantwortet wird und ggf. subventioniert werden soll.

Der vorgelegte Vorschlag zu den künftigen Eintritts-/Kurspreisen der LSB zielt darauf ab, junge Menschen, Schwimmlernkurse sowie sozial benachteiligte Personen möglichst wenig höher zu belasten. Sofern im Zuge der Konsolidierungserfordernisse für die HL substantiell höhere Einnahmen bei den Lübecker Schwimmbädern erzielt werden sollen, geht dies daher mit deutlich höheren Nutzungsentgelten für erwachsene Personen ohne Ermäßigungsansprüche einher. Gerade in den zahlenmäßig bedeutsamen Sommermonaten/der Freibadsaison werden die Bäder der LSB vor allen von jungen Menschen genutzt bzw. von solchen Bevölkerungsgruppen, die im eigenen Wohnumfeld eher keine Möglichkeiten zum Schwimmen/Aufenthalt im Freien vorfinden oder sich keinen Badeurlaub leisten und/oder Ermäßigungen beanspruchen können. Der Anteil der „Vollzahler“ ist dem Auftrag der kommunalen Daseinsvorsorge entsprechend eher gering.

Die nachstehenden Berechnungen zum Kostendeckungsgrad aus Eintrittsgeldern machen deutlich, dass die HL das Schwimmen der allgemeinen Öffentlichkeit bei Umsetzung der vorgeschlagenen Preistarife weiterhin in erheblichem Umfang subventioniert. Selbst wenn bauliche Maßnahmen wie die Zinsen und Abschreibungen für das neue Sportbad außer Acht gelassen würden, wären die vorgeschlagenen Eintrittspreise für die private Nutzung bei weitem nicht kostendeckend. Faktisch gehören aber auch diese zu einer realistischen Einschätzung und Bewertung derjenigen Ausgaben, die in einer Stadtgesellschaft für das Angebot der LSB durch die Kommune nach politischen Willen getragen werden sollen.

Dies vorangestellt werden im Nachgang die Grundlagen der angestrebten Erhöhung und der Preisermittlung für die öffentliche Nutzung durch Privatpersonen dargestellt.

I. Gesetzliche Grundlagen zur Anpassung von Entgelten öffentlich- rechtlicher Einrichtungen

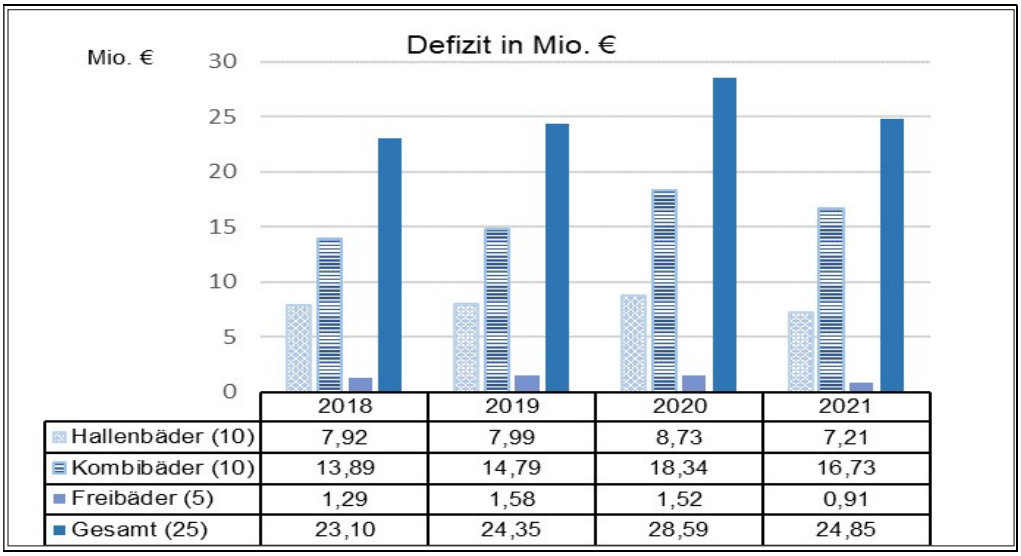
Die gesetzlichen Bestimmungen des kommunalen Haushaltsrechts finden für wirtschaftliche Unternehmen und kommunale Sondervermögen gemäß § 97 Gemeindeordnung SH entsprechend Anwendung.
Den Haushaltsgrundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit folgend und in Anlehnung an das Kommunale Abgabengesetz SH sollen Entgelte so bemessen werden, dass sie die erforderlichen Kosten der laufenden Verwaltung und Unterhaltung der öffentlichen Einrichtung decken. Die Kosten sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu ermitteln. Nach den Grundsätzen der Finanzmittelbeschaffung aus § 76 Abs. 2 GO ist die Rangfolge dahingehend einzuhalten, dass erhobene Entgelte der Bäderbetriebe Vorrang vor anderen Finanzmitteln haben sollen.

Viele Kommunen in Deutschland stehen vor diesem Hintergrund vor der Entscheidung öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Schwimmhallen und Freibäder zu schließen, da die Grenze ihrer finanziellen Belastbarkeit zur Erfüllung dieser Aufgaben weit überschritten ist. Dies nicht nur vor dem Hintergrund der laufenden Betriebskosten, sondern auch angesichts der in die Jahre gekommenen und kostenträchtig sanierungsbedürftigen Infrastruktur.

Schwimmhallen und Freibäder sind einerseits ein unverzichtbarer Bestandteil der örtlichen Daseinsvorsorge und dienen der Vermittlung von Schwimmunterricht für Kinder und Erwachsene, der Sportförderung durch Vereinsschwimmen, dem Schulschwimmen, der Gesundheitsförderung sowie der Freizeitgestaltung insbesondere in den Freibädern während der Sommersaison.

II. Bericht des Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein (LRH) vom 27. 03. 2023

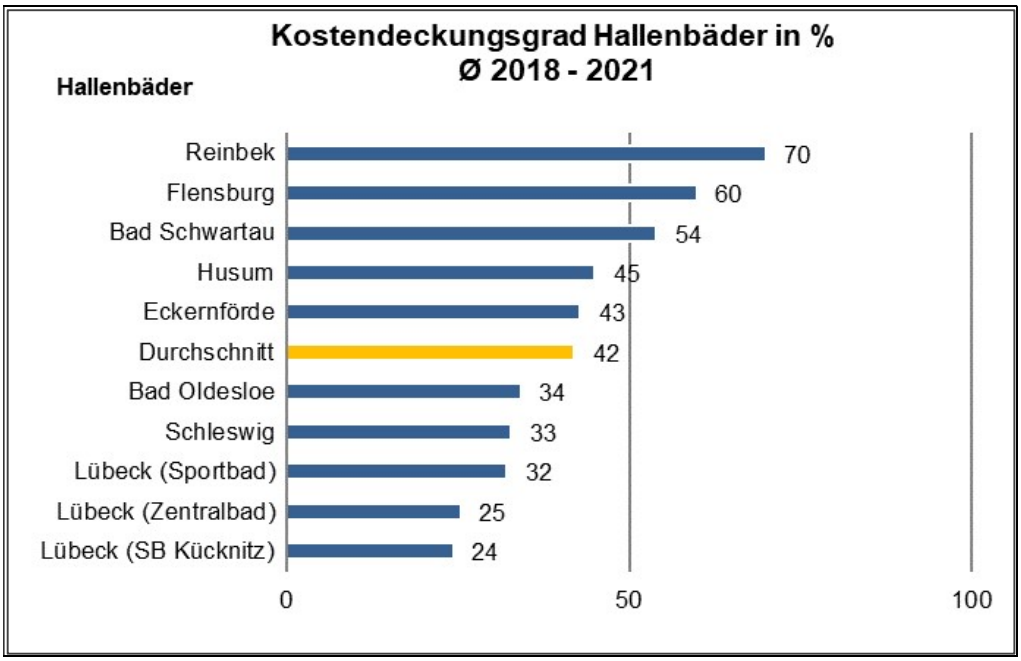
Sondervermögen der Kommunen / Eigenbetriebsähnliche Einrichtungen unterliegen nach dem Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (HGrG) der Prüfung durch die zuständigen Rechnungsprüfungsämter und der jeweiligen Landesrechnungshöfe.
Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind jeweils im Rahmen der Haushaltsanmeldungen darzulegen und Beschlussvorschläge für entsprechende notwendige Entgeltanpassungen den kommunalen Beschlussgremien entgegen zu bringen.
Der LRH hat in den Jahren 2022 / 2023 die Wirtschaftlichkeit kommunaler Schwimmbäder bei den kreisfreien Städten und Mittelstädten in Schleswig-Holstein einer vollumfänglichen Sonderprüfung unterzogen.
Die Gesamtdefizite der laufenden Kosten (ohne Abschreibungen und Zinsen sowie Betriebsführungsentgelte und Steuererträge) stellen sich in den Jahren 2018 bis 2021 nach Auswertung der übermittelten städtischen Daten wie folgt dar:



	2018	2019	2020	2021
Hallenbäder (10)	7,92	7,99	8,73	7,21
Kombibäder (10)	13,89	14,79	18,34	16,73
Freibäder (5)	1,29	1,58	1,52	0,91
Gesamt (25)	23,10	24,35	28,59	24,85

Quelle: Landesrechnungshof Schleswig-Holstein.

Grafik 1



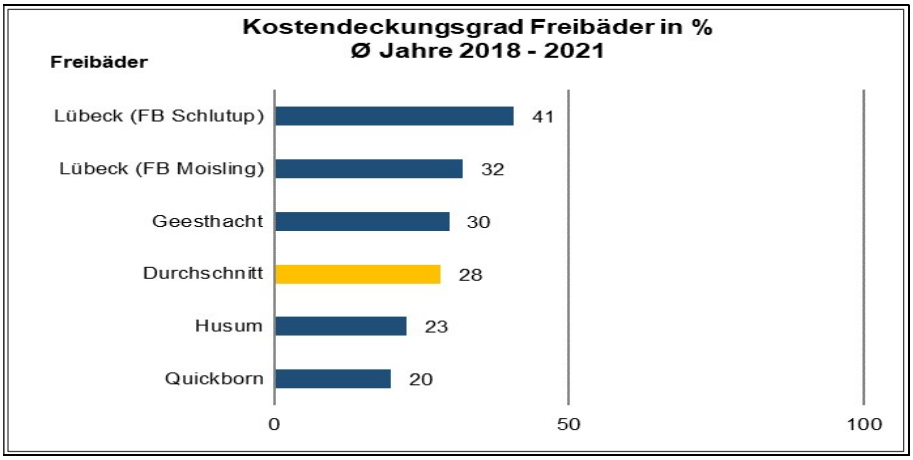
Quelle: Landesrechnungshof Schleswig-Holstein

Grafik 2

(Der Kostendeckungsgrad berechnet sich aus den Kosten und Umsatzerlösen durch Eintrittspreise uns sonstige Erlöse.)

Der Landesrechnungshof hat in seinem Bericht ausgeführt, dass der Kostendeckungsgrad und die Eintrittspreise der Lübecker Hallenbäder weit unterdurchschnittlich im Landesvergleich sind und die unterste Rangfolge einnehmen.

Bei den Freibädern gestaltet sich die Kostendeckung deutlich anders als bei den Hallen- oder Kombibädern.



Grafik 3

Kein Freibad erreicht eine Kostendeckung von 50 %. Der wirtschaftliche Erfolg der Freibäder ist stark von den Witterungsverhältnissen abhängig. Zudem weisen die Freibäder im Vergleich zu den Hallen- und Kombibädern im Durchschnitt die geringsten Eintrittspreise und saisonal bedingt die geringsten Besucherzahlen auf.
Quelle: Landesrechnungshof Schleswig-Holstein

Die Städte sind daher gehalten, möglichst kostendeckende Entgelte für die angebotene Leistung der Schwimmbadnutzung zu erheben.
(Quelle: Landesrechnungshof Schleswig-Holstein).

- Positiv sind in Lübeck relativ hohe Einnahmen aus Verpachtung von Nebenbetrieben an Dritte (z.B.: Kioske, Werbeflächen). Diese Form der Erzielung von Einnahmen sollte beibehalten und evtl. noch ausgebaut werden.
- Der LRH stellt einen Vergleich an zwischen den Kosten für verschiedene Formen des Kassenbetriebs (mit Kassenpersonal und/oder Automaten), wobei der Einsatz von Kassenautomaten wirtschaftlicher erscheint. Eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sollte für Lübeck auch realisiert werden und ist bereits in Planung.
- Nach der Sanierung des Sportbads St. Lorenz sind die Investitionsbedarfe in den anderen beiden Hallenbädern zu ermitteln und entsprechende Maßnahmen umzusetzen.

III. Preiskalkulation

Der LRH hat im Rahmen seiner Prüfung sowohl bei Gebühren- als auch Entgeltkalkulationen Mängel festgestellt. Gesetzliche Kalkulationsanforderungen werden von den meisten Kommunen nicht eingehalten. Lediglich aus den Unterlagen für die Preisermittlung ab 2014 der Stadt Bad Schwartau waren auch Tarife bei einer Kostendeckung von 100 % ersichtlich. Alle übrigen Städte konnten keine konkreten Preiskalkulationsunterlagen vorweisen.
Beispielhaft werden nachfolgend einige Rückmeldungen der Kommunen zu den Kalkulationsmethoden zitiert:

- *„Bei der Preiskalkulation werden nicht alle Kosten berücksichtigt, da dies zu Eintrittspreisen führen würde, die nicht mehr sozial verträglich sind. Aus diesem Grund wurde ein Zuschussbetrag definiert…“*

- *„Eine kalkulatorische Preisberechnung auf Basis der tatsächlichen Kosten erfolgt nicht. Die Preise orientieren sich im Vergleich zu ähnlichen Bädern am Markt. In dem Vergleich werden die städtisch geführten Bäder der Region herangezogen."*
- *„Politische Beschlüsse, Kalkulationen sind nicht erfolgt."*
- *„Eintrittspreise werden nicht nach betriebswirtschaftlichen Ansätzen ermittelt, da kostendeckende Eintrittspreise bei Schwimmbädern nicht umsetzbar sind…*

Die Aussagen verdeutlichen laut LRH, dass die tatsächlichen Kosten offenbar nur einen begrenzten Einfluss auf die Preisgestaltung haben.
Dabei ist gerade eine transparente Darstellung der Kosten zu den einzelnen Tarifen und das Aufzeigen von kostendeckenden Tarifen in einer Entgeltkalkulation wichtig.
Diese soll den Entscheidungsträgern bewusstmachen, welche Defizite in welchen Bereichen des Schwimmbetriebes entstehen. Zwar werden im Rahmen der Haushalte und Wirtschaftspläne die Defizite beschlossen, jedoch ersetzt dieses nicht eine Kalkulation nach den Vorschriften des KAG.

Der LRH beanstandet die mangelhaften Preiskalkulationen der Städte und fordert sie zu ordnungsgemäßen Kalkulationen auf.

Die Lübecker Schwimmbäder haben ihre letzte Tarifanpassung zum 01.01.2017 vorgenommen. Trotz deutlich gestiegener Kosten für Energie, Personal, Verbrauchsmaterial, Abschreibungen auf Investitionen (u.a. rund 30 Mio. EUR Sanierungskosten für das Sportbad), sowie stark gestiegener Zinsaufwendungen für Kredite wurden die Preistarife seit über acht Jahren nicht angepasst.
Der LRH hat darauf hingewiesen, dass die Lübecker Schwimmbäder **unterdurchschnittliche Eintrittspreise** erheben. Auffällig ist der niedrige Kostendeckungsgrad der drei Lübecker Hallenbäder (24-32 % in den Jahren 2018 - 2021), der weit unter dem Durchschnitt von 42 % in Schleswig-Holstein liegt.

IV. Entwicklung der Kostendeckung der Lübecker Schwimmbäder – Kalkulationsgrundlagen nach dem Kommunalen Abgabengesetz SH (KAG)

Die LSB haben eine wie vom LRH geforderte Preiskalkulation mit einem rechnerischen KDG von 50 % sowie mit dem durchschnittlichen KDG von 2018 – 2021 in Höhe von 42 % im Vergleich zu dem aktuellen Kostendeckungsrad auf Basis der alten Preistarife für öffentliches Schwimmen durchgeführt.
Basis dieser Kalkulationen waren die Besuchszahlen aus 2019 (Referenzjahr vor Corona, Sanierung des Sportbades und Baumaßnahmen am Freibad Schlutup) sowie die zu berücksichtigenden Kosten und Erträge (ohne Eintrittsentgelte), die sich rechnerisch für den Bereich des öffentlichen Schwimmens für 2024 und 2025 ergaben.
Eine Kalkulation für jede einzelne Betriebsstätte der Lübecker Schwimmbäder (drei Schwimmhallen und zwei Freibäder) ist derzeit nicht realisierbar. Hierzu bedarf es einer detaillierteren Kostenrechnung, die neu aufgebaut werden soll. Die bestehenden Personalvakanzen aufgrund von Fachkräftemangel führen dazu, dass die Mitarbeiter:innen häufig an unterschiedlichen Betriebsstätten eingesetzt werden und kostenmäßig nicht einer Betriebsstätte zugeordnet werden können.

Die Verteilung der Kosten, die für die Preiskalkulationen des öffentlichen Schwimmens zu berücksichtigen sind, erfolgt nach Nutzerstunden für öffentliches Schwimmen, Schulschwimmen und Vereinsschwimmen. Da nach den Corona-bedingten Schließungen sowie nach der Sanierung des Sportbades St. Lorenz keine aktuellen belastbaren Besuchszahlen vorliegen, erfolgen die Kalkulationen für 2025 auf Basis der Besuchszahlen von vor 2020.

In den Besuchszahlen öffentliches Schwimmen sind auch die Teilnahmen von Schwimmunterricht und Schwimmkursen enthalten, da die Kursentgelte zukünftig anders kalkuliert werden (Eintrittspreis bzw. ermäßigter Eintrittspreis + neu kalkuliertes Kursentgelt).
Folgende Kosten und anzurechnende Erträge wurden auf Basis der Hochrechnung für das Wirtschaftsjahr 2025, die auch die höheren Zinsen und Abschreibungen für die Sanierung des Sportbades St. Lorenz widerspiegelt, zu Grunde gelegt. Zum Vergleich wurden die Kalkulationsgrundlagen des Wirtschaftsjahres 2024 aufgeführt.

Kostenkalkulationsgrundlage gemäß des vorläufigen Jahresergebnisses 2024 und Hochrechnung 2025		
Kosten 2024 / 2025	**HR 2025**	**2024**
Materialaufwand	2.114.000,00 €	870.174,28 €
Personalaufwendungen	2.799.000,00 €	2.180.080,45 €
Abschreibungen des Anlagevermögens	1.185.000,00 €	315.188,84 €
Sonstige betriebliche Aufwendungen	635.000,00 €	595.096,00 €
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	969.000,00 €	777.054,49 €
Kapitalertragssteuer 25%	- €	16.044,04 €
Summe Kosten	**7.702.000,00 €**	**4.753.638,10 €**
zu berücksichtigende Erträge 2024 / 2025		
Auflösung Sonderposten (Investitionszuschüsse)	149.000,00 €	
sonstige betriebliche Ertäge (nicht Umsatzerlöse)	363.000,00 €	372.993,04 €
Zinsen und ähnliche Erträge	- €	124.811,67 €
Summe zu berücksichtigende Erträge	**512.000,00 €**	**497.804,71 €**
Kalkulationsgrundlage Kosten 2024 / 2025	**7.190.000,00 €**	**4.255.833,39 €**

Grafik 4

Die Gegenüberstellung der Kosten der LSB in den Jahren 2024 und 2025 verdeutlicht, dass durch die Wiederinbetriebnahme nach der Sanierung des Sportbades St. Lorenz die Aufwendungen der LSB um rund 32 % gestiegen sind.
Die Aufteilung der Öffnungsstunden (Stand vor Corona und Sportbadsanierung) aller Hallen- und Freibäder auf die Benutzergruppen stellt sich wie folgt dar und wird als Referenz für 2025 zu Grunde gelegt:

Aufteilung der Benutzergruppen nach Öffnungszeiten			**Kostenaufteilung**
	Stunden	**Prozent**	**Kostenanteil an den Gesamtkosten 2025**
Öffnungsstunden gesamt einschl. Freibäder	14.120,00	100%	**7.190.000,00 €**
davon belegt durch Schulen	3.234,00	22,90%	1.646.774,79 €
belegt durch Vereine	1.980,00	14,02%	1.008.229,46 €
Öffentlichkeit	**8.906,00**	**63,07%**	**4.534.995,75 €**

Grafik 5

Aufteilung Besuchergruppen nach Anzahl der Besucher 2019 ** als Basis für 2025		
Besuche Hallenbäder gesamt	395.104	
Besuche Freibäder gesamt	55.116	
Besuche gesamt	**452.346**	**100%**
Besuche Öffentlichkeit gesamt *	***240.041***	**53,07%**
davon:		
Besuche Erwachsene	123.444	
Besuche Kinder	74.586	
Ermäßigte Erw. (Schüler,Azubis/Studenten, etc.)	17.483	
Erm. Erwachsene LC	7.261	
Ermä. Kinder LC	5.011	
Besucher mit Schwerbehinderung	11.692	
Besucher Ehrenfreikarte	564	
Schwimmunterricht (Kinder)	*18.910*	*bereits in Besuche Kinder enhalten*
Schwimmunterricht Erwachsene	*386*	*bereits in Besuche Ewachsene enhalten*
Besuche Kurse (Erwachsene)	10.622	*bereits in Besuche Ewachsene enhalten*
Besucher Vereine / KSV	***92.002***	***20,34%***
Besucher Schulen	***105.639***	***23,35%***

Grafik 6

(Erläuterung: * einschl. Besuche Schwimmunterricht und Kurse; gewerbliche Nutzer; ohne Zuschauer, ohne „nur" Duschen; LC = Lübeck-Card-Besitzer; ** 2019 Referenzjahr vor Corona und Sportbadsanierung.)

Kostendeckungsgrad 2024

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad in den Jahren **2018 – 2021** bei den Lübecker Schwimmhallen lag bei **27%** und bei den Freibädern bei **36,5 %.**
In **2024** lag der durchschnittliche Kostendeckungsgrad bei den Lübecker Hallen- und Freibädern zusammen mit den seit 2017 geltenden Preistarifen nur noch bei **20,03 %.**

Kostenverteilung auf Basis der Ist-Kosten und Öffnungsstunden 2024

Aufteilung der Benutzergruppen nach Öffnungszeiten 2024 mit Teileröffnung Sportbad St. Lorenz			
	Stunden 2024	**Prozent**	**Kostenanteil an den Gesamtkosten 2024**
Öffnungsstunden gesamt einschl. Freibäder (Istzahlen 2024)	**10.715**	**100%**	**4.255.833,39 €**
davon belegt durch Schulen	2.305	21,51%	915.510,59 €
belegt durch Vereine	2.718	25,37%	1.079.547,84 €
belegt durch Öffentlichkeit	5.692	53,12%	**2.260.774,95 €**

Grafik 7

Kostendeckungsgrad 2024 alte Preistarife auf Basis des vorl. Ist 2024 - öffentl. Schwimmen				
Öffentliches Schwimmen ohne Vereine und Schulschwimmen		**Eintrittspreis alt**	**Erlöse öffentliches Schwimmen**	**Kosten-deckungsgrad**
darauf entfallende Kosten 2024	**2.260.774,95 €**		**452.914,00 €**	**20,03%**
Besuche gesamt IST 2024	**281.517**			
Erwachsene	64.123	**4,40 €**	282.141,20 €	
Erwachsene ermäßigt (Schüler, Azubis/Stud., etc. ab 17 J.)	9.560	**2,20 €**	21.032,00 €	
Erwachsene erm. mit Lübeck-Card	4.483	**2,20 €**	9.862,60 €	
Erwachsene mit Ehrenfreikarte	-	**- €**	- €	
Kinder 3 - 16 Jahre	55.384	**2,20 €**	121.844,80 €	
Kinder ermäßigt mit Lübeck Card	3.210	**1,10 €**	3.531,00 €	
Schwerbehinderte ab 50% *	6.592	**2,20 €**	14.502,40 €	
* freier Eintritt für eine erwachsene Begleitperson bei Schwerbehinderung mit Kennzeichen B.				

Grafik 8

Kostendeckungsgrad mit aktueller Hochrechnung 2025

Aktueller Kostendeckungsgrad alte Preistarife auf Basis der Hochrechnung 2025				
Öffentliches Schwimmen ohne Vereine und Schulschwimmen		**Preistarif alt**	**Erlöse öffentliches Schwimmen**	**Kosten-deckungsgrad**
darauf entfallende Kosten 2025	**4.534.995,75 €**		**792.914,10 €**	**17,48%**
Besuche ö.S. gesamt 2019 *	**240.041**			
Erwachsene	123.444	**4,40 €**	543.153,60 €	
Erwachsene ermäßigt (Schüler, Studenten, Azubis, etc. ab 17 J.)	17.483	**2,20 €**	38.462,60 €	
Erwachsene erm. mit Lübeck-Card	7.261	**2,20 €**	15.974,20 €	
Erwachsene mit Ehrenfreikarte	564	**- €**	- €	
Kinder 3 - 16 Jahre	74.586	**2,20 €**	164.089,20 €	
Kinder ermäßigt mit Lübeck Card	5.011	**1,10 €**	5.512,10 €	
Schwerbehinderte ab 50% GdB*	11.692	**2,20 €**	25.722,40 €	

(auf Basis der gesicherten Besuchszahlen von vor 2020 – ohne Corona-Auswirkungen)

(Erläuterung: * einschl. Besucher Schwimmunterricht und Kurse,; LC = Lübeck-Card-Besitzer; ** 2019 Referenzjahr vor Corona und Sportbadsanierung.)

Grafik 9

Unter Berücksichtigung der aktuellen Kosten für **2025** (QB I/2025) und den noch immer geltenden alten Preistarifen beträgt der Kostendeckungsgrad für öffentliches Schwimmen in den Lübecker Schwimmhallen und Freibädern kumuliert nur noch **17,48 %.** Unberücksichtigt dabei sind die weiteren Rabatte durch Inanspruchnahme von Bonuskarten.

Neue Preiskalkulationen Öffentliches Schwimmen in den Lübecker Bädern

Die nachstehende Tabelle stellt dar, wie hoch die Eintrittspreise bei unterschiedlichen Kostendeckungsgraden ausfallen würden, so wie sie vom Landesrechnungshof im Sinne einer wirtschaftlichen Betrachtung für angemessen gehalten werden:

Öffentliches Schwimmen		Verteilung der Kosten bei 50% KDG	rechnerischer Eintrittspreis auf Basis Besucher 2019*	Verteilung 42% der Kosten	rechnerischer Eintrittspreis bei KDG
		Erlöse	KDG	Erlöse	KDG
darauf entfallende Kosten HR 2025	**4.534.995,75 €**	**2.267.497,88 €**	**50%**	**1.904.698,22 €**	**42%**
Öffentl. Besuche gesamt 2019 (ohne Ehrenkarte)	**239.477**				
Erwachsene	123.444	1.553.257,33 €	**12,58 €**	1.304.736,15 €	**10,57 €**
Erwachsene ermäßigt (Schüler,Azubis / Stud. Ab 17 J.)	17.483	109.991,57 €	**6,29 €**	92.392,92 €	**5,28 €**
Erwachsene erm. mit Lübeck-Card	7.261	45.681,45 €	**6,29 €**	38.372,42 €	**5,28 €**
Erwachsene mit Ehrenfreikarte	-	- €		- €	
Kinder 3 - 16 Jahre	74.586	469.246,18 €	**6,29 €**	394.166,79 €	**5,28 €**
Kinder ermäßigt mit Lübeck Card	5.011	15.762,96 €	**3,15 €**	13.240,89 €	**2,64 €**
Schwerbehinderte ab 50% *	11.692	73.558,39 €	**6,29 €**	61.789,05 €	**5,28 €**

Grafik 10

Ein 50%-iger KDG hätte eine Verdreifachung des alten Preistarifs zur Folge. Auch bei einem 42 %-igen Kostendeckungsgrad (Durchschnittlicher KDG aller Schwimmbäder in Schleswig-Holstein) lägen die Eintrittspreise um das 2,5-fache über den aktuellen Preisen. Preissteigerungen erscheinen in dieser Höhe realistisch nicht umsetzbar, da sie weder die erforderliche Akzeptanz bei den kommunalpolitischen Entscheidungsträgern noch bei den Besucher:innen der Schwimmbäder erhalten würden.
Der Kostendeckungsgrad mit den neuen Preistarifen ab 01. 10. 2025 beträgt für 2026 27,48 % (siehe Grafik 15).

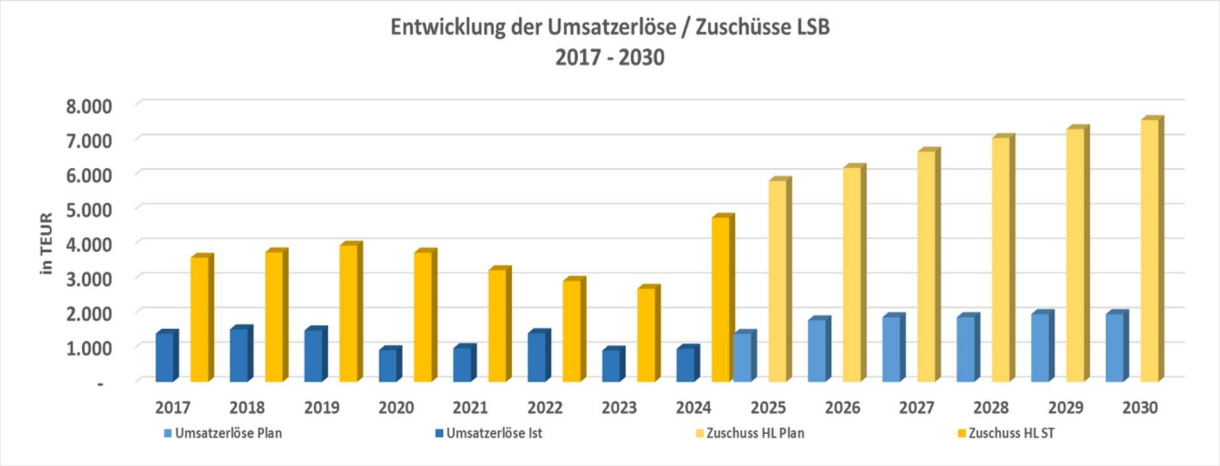
V. Kosten- und Zuschussentwicklung der Lübecker Schwimmbäder

Die Zuschussentwicklung der Hansestadt Lübeck für die Lübecker Schwimmbäder zeigt folgende Entwicklung auf:

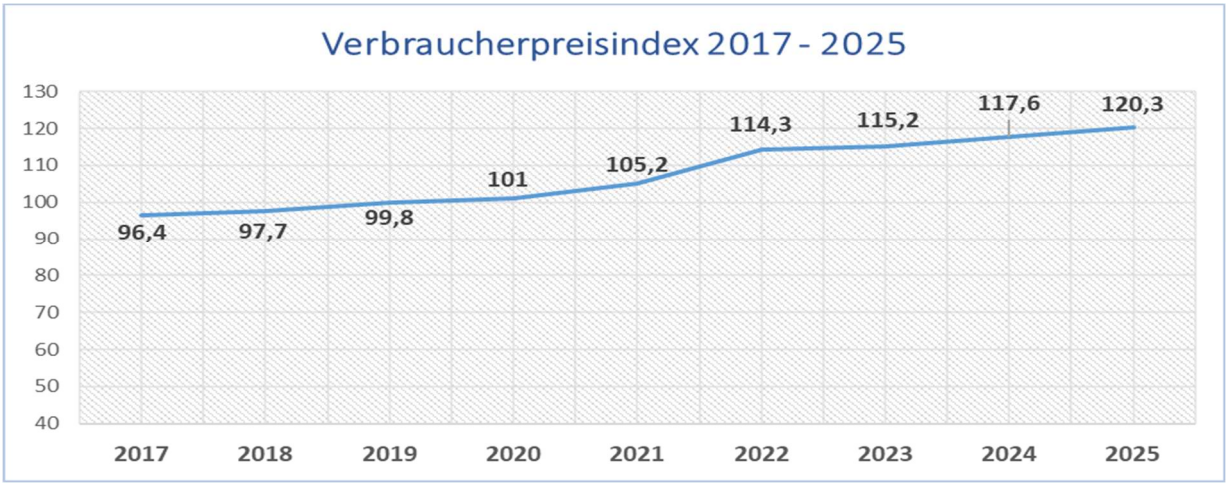


Grafik 11

(Erläuterung: In 2021 und 2022 Auswirkungen der Schließung auf Grund der Corona-Pandemie; 2023 bis 08/ 2024 Schließung Sportbad St. Lorenz; ab 02/2025 Öffnung des Sportbades St. Lorenz für die Öffentlichkeit.)



Grafik 12



Grafik 13

Personalkostensteigerungen 2017 - 2026 nach TVöD										
2017	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Summe**
2,35%	**2,85%**	**2,81%**	**0,96%**	**1,40%**	**1,80%**	**Einmalzahlung Inflations-ausgleich**	**5,50%**	**3,00%**	**2,80%**	**23,47%**

Grafik 14

In den kommenden Jahren werden die LSB weitere Sanierungsmaßnahmen im Hallenbad Kücknitz, im Zentralbad sowie in den Frei- und Naturbädern zur Erhaltung der Infrastruktur durchführen müssen. Diese Investitionsmaßnahmen werden ebenfalls mittels Darlehen finanziert werden müssen und lösen somit für die Zukunft weiter steigende Kosten für Zinsen und Abschreibungen aus.

VI. Neuer Preistarife der Lübecker Schwimmbäder für Öffentliches Schwimmen/privat Nutzende

In Anbetracht der vorstehend geschilderten Notwendigkeit zur Anpassung der Preistarife und der zukünftigen Entwicklungen ist eine für alle Seiten angemessene Preiserhöhung, unumgänglich.

Der neue Preistarif der Lübecker Schwimmbäder zielt darauf ab, die Einnahmesituation im Vergleich zur Zuschussentwicklung nicht wesentlich zu verschlechtern.
Hervorzuheben ist neben den Preiserhöhungen die Angleichung der Freibad- und Hallenbadtarife sowie die Einführung eines dreistündigen Zeittaktes für das Sportbad St. Lorenz. Für alle anderen Hallen und Bäder sind die Eintrittspreise gleichzeitig Tagespreise.

Für Besucher:innen mit Anspruch auf eine Ermäßigung wurde wieder eine Reduzierung der Preistarife um 50 % berücksichtigt. Während der Sommerferien wird weiterhin für Kinder ein Sommerferien-Ticket angeboten.
Von der Einführung eines Frühschwimmertarifs wurde aufgrund der auffallend geringen Inanspruchnahme des Frühschwimmens abgesehen.
Darüber hinaus ist die Werkleitung der Lübecker Schwimmbäder berechtigt, im Rahmen von Marketingmaßnahmen zeitlich befristet Rabatte zu gewähren. Umfassen diese mehr als 5 Aktionstage im Jahr oder einen Abschlag von mehr als 50% vom Eintrittspreis ohne Ermäßigung, ist die Zustimmung der Fachbereichsleitung einzuholen.
Die Lübecker Schwimmbäder beabsichtigen im ersten Schritt eine Anpassung der Eintrittstarife für das Öffentliche Schwimmen und Kurse zum **01.10.2025**.

Öffentliches Schwimmen		KDG neuer Preistarif ab 01. 10. 2025	Vorschlag der LSB Preistarif ab 01. 10. 2025	Eintrittspreis neu
			Ganzjährig kalkulierter Erlös 2025	
darauf entfallende Kosten HR 2025	**4.534.995,75 €**	**26,97%**	**1.222.908,50 €**	
Öffentl. Besucher gesamt 2019 (ohne Ehrenkarte)	**239.477,00 €**			
Erwachsene	123.444,00 €		864.108,00 €	**7,00 €**
Erwachsene ermäßigt (Azubis / Stud.)	17.483,00 €		61.190,50 €	**3,50 €**
Erwachsene erm. mit Lübeck-Card	7.261,00 €		25.413,50 €	**3,50 €**
Erwachsene mit Ehrenfreikarte	- €		- €	**- €**
Kinder	74.586,00 €		223.758,00 €	**3,00 €**
Kinder ermäßigt mit Lübeck Card	5.011,00 €		7.516,50 €	**1,50 €**
Schwerbehinderte ab 50% *	11.692,00 €		40.922,00 €	**3,50 €**

Grafik 15

Es werden weiterhin Rabatte für Vielschwimmer mittels Bonuskarten „5%, 7,5%, 10%, 15 %“ auf den regulären Eintrittspreis angeboten. Die Inanspruchnahme der Rabatte führen zu einer zusätzlichen Erlösminderung der LSB. Aus diesem Grunde gelten sie nicht für bereits ermäßigte Preise und Kurse sowie Schwimmunterricht.

Die neuen Eintrittspreise für öffentliches Schwimmen ab 01.10.2025 sowie entsprechende Erhöhungen zum 01. 01. 2027 und 01.01. 2029 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Eintrittspreise für öffentliches Schwimmen			
	ab 01. 10. 2025	**ab 01. 01. 2027 ***	**ab 01. 01. 2029 ***
Erwachsene	**7,00 €**	**7,40 €**	**7,80 €**
Erwachsene ermäßigt (Schüler / Azubis / Stud. u.ä.)	**3,50 €**	**3,70 €**	**3,90 €**
Erwachsene erm. mit Lübeck-Card	**3,50 €**	**3,70 €**	**3,90 €**
Erwachsene mit Ehrenfreikarte	**- €**	**- €**	**- €**
Kinder	**3,00 €**	**3,20 €**	**3,40 €**
Kinder ermäßigt mit Lübeck Card	**1,50 €**	**1,60 €**	**1,70 €**
Schwerbehinderte ab 50% *	**3,50 €**	**3,70 €**	**3,90 €**
** aufgerundet auf volle 10 Cent*			

Grafik 16

Ein Schwimmbadbesuch in 2026 wird unter Berücksichtigung der neuen Eintrittspreise mit 15,80 € pro Besuch durch die Hansestadt Lübeck subventioniert.

Die Kostendeckungsgrade der Jahre 2018 - 2021, die vom LRH schon als unterdurchschnittlich im Vergleich zu den anderen Schleswig-Holsteinischen Schwimmbäder bewertet wurden, werden auch mit den geplanten neuen Preisanpassungen zum 01. 10. 2025, 01. 01. 2027 und 01. 01. 2029 nicht erreicht.

Ganzjähriger Kostendeckungsgrad 2026 mit neuen Eintrittspreisen für öffentliches Schwimmen				
Gesamtöffnungsstunden für öffentl. Schwimmen:	*8.906*	Eintrittspreis neu 2025	ganzjährige Erlöse öffentliches Schwimmen	bei einem ganzjährigen Kosten-deckungsgrad:
darauf entfallende Kosten 2026	5.022.555,10 €		1.228.754,50 €	24,46%
Ganzjähriger Kostendeckungsgrad 2027 mit neuen Eintrittspreisen für öffentliches Schwimmen				
		Eintrittspreis neu 2027	ganzjährige Erlöse öffentliches Schwimmen	bei einem ganzjährigen Kosten-deckungsgrad:
darauf entfallende Kosten 2027	5.373.244,62 €		1.300.503,70 €	24,20%
öffentl. Besucher gesamt 2019	*240.041*			
Ganzjähriger Kostendeckungsgrad 2028 mit neuen Eintrittspreisen für öffentliches Schwimmen				
		Eintrittspreis neu 2027	ganzjährige Erlöse öffentliches Schwimmen	bei einem ganzjährigen Kosten-deckungsgrad:
darauf entfallende Kosten 2028	5.622.385,55 €		1.294.991,60 €	23,03%
Ganzjähriger Kostendeckungsgrad 2029				
		Eintrittspreis neu 2029	ganzjährige Erlöse öffentliches Schwimmen	bei einem ganzjährigen Kosten-deckungsgrad:
darauf entfallende Kosten 2029	5.839.358,92 €		1.367.074,70 €	23,41%
Ganzjähriger Kostendeckungsgrad 2030 mit neuen Eintrittspreisen für öffentliches Schwimmen				
Gesamtöffnungsstunden für öffentl. Schwimmen:		Eintrittspreis neu 2029	ganzjährige Erlöse öffentliches Schwimmen	bei einem ganzjährigen Kosten-deckungsgrad:
darauf entfallende Kosten 2030	6.005.684,15 €		1.367.074,70 €	22,76%

Grafik 17

VII. Preistarife Schwimmbäder in Norddeutschland im Vergleich

Bei einem im April 2025 vorgenommenen Preisvergleich zwischen den norddeutschen Schwimmbädern liegen die neuen Preise der Lübecker Schwimmbäder für Erwachsene mit 0,35 € leicht über dem Mittelwert. Die Eintrittspreise für Kinder liegen dagegen bei den Lübecker Schwimmbäder mit 0,95 € deutlich unterhalb des Mittelwerts.

In die Bildung des Mittelwertes wurden die fünf oberen Schwimmbäder nicht mit einbezogen, da sie mit den Lübecker Schwimmbädern nicht vergleichbar sind und die Eintrittspreise extrem vom Durchschnitt nach oben abweichen.

Preisspiegel Schwimmbäder Norddeutschland 2025			**Stand: April 2025**			
*** mit Lübecker Schwimmbäder vergleichbare Schwimmbäder**			**Stundentakt**	**Stundentakt**		
Standort/Bad	**Tag/Erw.**	**Tag/Kinder**	**2-4 Std. /Erw.**	**2-4 Std. /Kinder**	**er-mäßigt**	**GdB%**
Scharbeutz/Ostsee Therme	26,00 €	20,00 €	18,00 €	12,00 €	23,00 €	70%
Wismar/Wonnemar	22,90 €	19,90 €	14,90 €	12,90 €	12,90 €	-
Fehmarn/FehMare	20,00 €	10,00 €	11,00 €	5,00 €	-	-
Grömitz/Grömitzer Welle	20,00 €	10,00 €	15,00 €	7,00 €	10,00 €	80%
Kaltenkirchen/Holsten Therme	18,20 €	9,20 €	10,90 €	5,50 €	10,90 €	50%,70%
Flensburg/Campusbad * (2-Std.-Takt)	15,00 €	12,00 €	6,00 €	3,50 €	4,50 €	-
Kiel/Hörnbad (2 Std.)	12,00 €	7,00 €	3,50 €	1,75 €	-	-
Alsterbad Hamburg / Sportbad *	11,10 €	5,30 €	9,10 €	4,40 €		
Hamburg/Bäderland * (3 Std.)	10,77 €	5,14 / 2,72 €	8,83 €	4,27 / 2,23	-	-
Freizeitbad Reinbek	8,50 €	6,50 €	7,50 €	5,50 €		
Heide/Dithmarscher Wasserwelt	8,00 €	4,00 €	5,00 €	2,50 €	-	-
Sportbad Heidberg, Braunschweig *	7,90 €	5,90 €	5,20 €	4,20 €	4,90 €	
Badeland Uelzen *	7,00 €	3,50 €			3,50 €	
NEU I Lübecker Schwimmbäder ** (Sportbad 3 Std.)	**7,00 €**	**3,00 €**	**7,00 €**	**3,00 €**	**3,50 / 1,50**	**50%**
Itzehoe/Schwimmzentrum * (2Std.)	6,00 €	4,00 €	5,00 €	3,00 €	5,50 €	-
Fjordarium Schleswig	6,00 €	3,00 €				
Bremen Horner Bad * (2,5 Std.)	5,50 €	4,10 €	5,00 €	4,10 €	4,60 €	
Neumünster/Bad am Stadtwald	5,50 €	3,80 €	-	-	3,80 €	80%
Rendsburg/Aqua City	5,00 €	2,50 €	-	-	-	-
Niendorf/Meerwasserhallenbad	5,00 €	2,00 €			-	-
Husum/Husum Bad	5,00 €	3,50 €	-	-	4,00 €	70%
Ratzeburg/Aqua Siwa	5,00 €	3,00 €	-	-	-	-
Mölln/Möllner Welle	5,00 €	3,00 €	-	-	-	-
Sierksdorf/Panoramic Schwimmhalle	5,00 €	3,00 €	-	-	-	-
Plön/PlönBad	5,00 €	3,00 €	-	-	3,00 €	50%
ALT - Lübecker Schwimmbäder	**4,40 €**	**2,20 €**	**-**	**-**	**2,20 €**	**50%**
Bad Schwartau/Schwimmhalle Bad Schwartau	4,00 €	2,00 €			2,00 €	-
Eutin/Schwimmbad Eutin	4,00 €	2,50 €	-	-	-	-
Bad Oldesloe/Travebad	4,00 €	2,00 €	-	-	-	-
Mittelwert ab Campusbad Flensburg bis Schwimmbad Eutin	**6,74 €**	**3,95 €**	**6,21 €**	**3,55 €**	**3,80 €**	
**** Zeittakt Lübeck nur im Sportbad St. Lorenz; SH Kücknitz und Zentralbad und Freibäder ohne Zeittakt (Tagespreis)**						

Grafik 18

VIII. Kalkulation neue Kursentgelte in den Lübecker Schwimmbädern

Die Lübecker Schwimmbäder unterscheiden bei den angebotenen Kursen in Schwimmunterricht für Erwachsenen und Kinder, Stilschwimmen sowie in Fitnesskurse bzw. Gesundheitskurse im Wasserkursbecken für Erwachsene.

In den bisherigen Kursentgelten waren die Eintrittspreise inkludiert, was zu komplizierten Neuberechnungen an den Kassen führte, sobald die Teilnehmer:innen eine Ermäßigung auf den Eintrittspreis geltend machen konnten. Zukünftig wird der Eintrittspreis getrennt zum Kursentgelt erhoben. Mit der Erhebung des Eintrittsgeldes ist die Teilkostendeckung für das Schwimm- bzw. Freibad bereits abgegolten. Die Kursteilnehmer:innen können vor oder im Anschluss des gebuchten Kurses das Schwimmbad weiter nutzen.
Mit der Kalkulation der Schwimmkurse und Fitnesskurse sollen die entstehenden zusätzlichen Honorar- bzw. Personalkosten refinanziert werden. Zukünftig wird die Kostenrechnung der Lübecker Schwimmbäder differenzierter aufgebaut werden müssen, um eine noch genauere Kalkulation für die jeweiligen Nutzergruppen durchführen zu können.

Aufgrund des bestehenden Personalmangels in den Lübecker Schwimmbädern und der schwierigen Personalgewinnung aufgrund des Fachkräftemangels müssen die Lübecker Schwimmbäder für die Durchführung des Schwimmunterrichts und der Kurse vermehrt auf externe Honorarkräfte zurückgreifen.
Die Kalkulation der neuen Kursentgelte basiert auf den Honorarkosten, den jeweiligen Kurseinheiten und der durchschnittlichen Teilnehmerzahl.
Kinder mit Anspruch auf BuT-Leistungen können Schwimmkurse über ihren Aktivpass (bis zu 180 € pro Jahr) buchen, die die LSB direkt mit dem jeweiligen Leistungsträger abrechnet.

Eine detaillierte Darstellung der Einzeltarife, Ermäßigungen und Rabatte ist der Anlage 2 zu dieser Vorlage zu entnehmen. Mit dem vorliegenden Vorschlag empfiehlt die Verwaltung die Tarife für die Lübecker Schwimmbäder gemäß dieser Vorlage anzupassen.

Anlage 2 zur VO/2025/14264

Preistarif Lübecker Schwimmbäder ab 01.10.2025
für öffentliches Schwimmen, Schwimmkurse und Aqua-Fitnesskurse

Sportbad

				5% +	5% +
EINTRITTSPREISE mit Zeittakt im Sportbad St. Lorenz		**alt**	**ab 10/25:**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Erwachsene	Einzeleintritt	4,40 €	7,00 € / 3 Std.	7,40 € / 3 Std.	7,80 € / 3 Std.
Erwachsene ermäßigt (Erläuterung siehe unten)	Einzeleintritt	2,20 €	3,50 € / 3 Std.	3,70 € / 3Std.	3,90 € / 3 Std.
Kinder ab 3 -17 Jahre	Einzeleintritt	2,20 €	3,00 € / 3 Std.	3,20 € / 3 Std.	3,40 € / 3 Std.
Kinder ermäßigt (siehe unten)	Einzeleintritt	1,10 €	1,50 € /3 Std.	1,60 € / 3Std.	1,70 € / 3 Std.
Bonuskarten	Bonuskarte 5 %	25,00 €	25,00 €	25,00 €	25,00 €
für Erwachsene und Kinder (nicht für Ermäßigungen und Kurse)	Bonuskarte 7,5 %	50,00 €	50,00 €	50,00 €	50,00 €
	Bonuskarte 10 %	100,00 €	100,00 €	100,00 €	100,00 €
	Bonuskarte 15 %	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Zeitüberschreitung Erwachsene	pro 15 Min.	-	0,50 €	0,50 €	0,60 €
Zeitüberschreitung Kinder	pro 15 Min.		0,20 €	0,20 €	0,30 €

Hallenbäder Zentralbad und Schwimmbad Kücknitz (HB) &
Freibäder Moisling und Schlutup (FB)

				5% +	5% +
EINTRITTSPREISE ohne Zeittakt		**alt**	**ab 10/25:**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Erwachsene	Einzeleintritt	HB 4,40 € / FB 3,80 €	7,00 €	7,40 €	7,80 €
Erwachsene ermäßigt (Erläuterung siehe unten)	Einzeleintritt	2,20 €	3,50 €	3,70 €	3,90 €
Kinder ab 3 -17 Jahre	Einzeleintritt	HB 2,20 € / FB 2,00 €	3,00 €	3,20 €	3,40 €
Kinder ermäßigt (Erläuterung siehe unten)	Einzeleintritt		1,50 €	1,60 €	1,70 €
Sommerferien-Ticket für Kinder	Sommerferien-Saisonkarte	22,00 €	23,00 €	24,00 €	25,00 €
Bonuskarten					
für Erwachsene und Kinder (nicht für Ermäßigungen und Kurse)	Bonuskarte 5 %	25,00 €	25,00 €	25,00 €	25,00 €
	Bonuskarte 7,5 %	50,00 €	50,00 €	50,00 €	50,00 €
	Bonuskarte 10 %	100,00 €	100,00 €	100,00 €	100,00 €
	Bonuskarte 15 %	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Ermäßigungen und Bonuskarten siehe Erläuterungen					

Mit dem Kauf der Eintrittskarte werden die jeweils gültige Haus- und Badeordnung und die jeweils gültigen AGB anerkannt.

Erläuterungen:

Alle Preise schließen die jeweils geltende Mehrwertsteuer ein.

Alle Ermäßigungen und Befreiungen werden nur gegen Vorlage eines entsprechenden, gültigen Ausweises und ggf. Identitätsnachweis, z.B. Personalausweis oder anderes entsprechendes Ausweis- oder Übergangspapier mit Lichtbild, Schüler- und Studentenausweis, FSJ und BFD-Ausweis, Schwerbehindertenausweis gewährt.

Die Werkleitung der Lübecker Schwimmbäder ist berechtigt, im Rahmen von Marketingmaßnahmen zeitlich befristet Rabatte zu gewähren. Umfassen diese mehr als 5 Aktionstage im Jahr oder einen Abschlag von mehr als 50% vom Eintrittspreis ohne Ermäßigung, ist die Zustimmung der Fachbereichsleitung einzuholen.

Befreiung:
Kinder unter 3 Jahren,
Begleitpersonen von Schwerbehinderten mit **B**-Hinweis im Schwerbehindertenausweis.

Kinder:
Ab 3 bis 17 Jahre.

Ermäßigte:
Schwerbehinderte ab 50 % GdB,
Lübeck-Pass Inhaber:innen,
Schüler:innen,
Studenten:innen,
Auszubildende,
Freiwilligen Dienst (FSJ´ler / FSJ),
Bundesfreiwillige (Buftis / BFD).

Bonuskarten:

Einlösbar nur auf den vollen Einzeltarif Erwachsene und Kinder. Nicht anwendbar auf bereits ermäßigte Tarife und nicht auf Sommerferienticket, Schwimmunterricht und Kurse.

Preise Schwimmkurse + Aquafitness ab 01.10.2025
NEU zuzüglich Einzeleintritt (alt mit Eintritt)

Schwimmschule Erwachsene			5% +	5% +
zuzüglich Eintrittspreis ab 1. 10. 2025	**alt**	**ab 10/25:**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Schwimmkurs Erwachsene 10 x 45 Min.	105,00 €	90,00 €	95,00 €	99,00 €
Einzelunterricht Erwachsene 1 x 45 Min.	38,00 €	45,00 €	47,00 €	50,00 €
Schwimmstilkurs 10 x 45 Min.	54,00 €	90,00 €	95,00 €	99,00 €
Schwimmschule Kinder				
zuzüglich Eintrittspreis ab 1. 10. 2025	**alt**	**ab 10/25:**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Aqua Babys 10 x 30 Min. (1 Elternteil inkl.)	88,00 €	30,00 €	32,00 €	33,00 €
Wassergewöhnung 10 x 45 Min.	70,00 €	50,00 €	53,00 €	56,00 €
Schwimmkurs Kinder Anfänger 10 x 45 Min.	70,00 €	50,00 €	53,00 €	56,00 €
Schwimmkurs Kinder Fortgeschrittene 10 x 45 Min.	70,00 €	50,00 €	53,00 €	56,00 €
Einzelunterricht Kinder 1 x 45 Min.	35,80 €	40,00 €	42,00 €	44,00 €
Abnahme Schwimmabzeichen	**alt**	**ab 10/25**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Abnahme Baddie Abzeichen	4,50 €	4,50 €	5,00 €	5,00 €
Abnahme Seepferdchen Abzeichen	5,00 €	5,00 €	5,50 €	5,50 €
Abnahme Bronze Abzeichen	6,00 €	6,00 €	6,50 €	6,50 €
Abnahme Silber Abzeichen	7,00 €	7,00 €	7,50 €	7,50 €
Abnahme Gold Abzeichen	8,00 €	8,00 €	8,50 €	8,50 €
Schwimmleistungsüberprüfung	7,00 €	7,00 €	8,00 €	8,50 €
Aquafitness-Kurse				
zuzüglich Eintrittspreis ab 1. 10. 2025	**alt**	**ab 10/25:**	**ab 01/27**	**ab 01/29**
Aqua-Gymnastik 10 x 45 Min.	65,00 €	23,00 €	24,00 €	25,00 €
Aquarobic 10 x 45 Min.	94,00 €	38,00 €	40,00 €	42,00 €
Deep Water / Aquajogging 10 x 45 Min.	94,00 €	45,00 €	47,00 €	50,00 €
Geräteaufschlag	99,00 €	50,00 €	52,00 €	55,00 €
Aquaback® 10 x 45 Min. incl. 15 € Geräteaufschlag	135,00 €	60,00 €	62,00 €	65,00 €
Aquaback® für Schwangere 10 x 45 Min. incl. 15 € Geräteaufschlag	90,00 €	50,00 €	52,00 €	55,00 €

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13418
öffentlich

Lübeck, 26.06.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn

Beratungsfolge:

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

Beschlussvorschlag:

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

Verfahren:

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

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ☐ Ja

gem. § 47 f GO ist erfolgt:	x	Nein- Begründung: Da es sich zunächst um eine Potenzialanalyse handelt, wurde nur eine verwaltungsinterne Beteiligung durchgeführt.

Die Maßnahme ist:		neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	x	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Anlass und Verfahren

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

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

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

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

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

Methodik

Das Straßenbahngutachten umfasst kurz zusammengefasst folgende Arbeitsschritte:

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

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

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

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

5. **Abschätzung der Aufwendungen**

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

Ausprägungen des Liniennetzes

Verkehrsplanerisch können die Ergebnisse des Gutachtens wie folgt zusammengefasst werden:

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

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

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

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

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

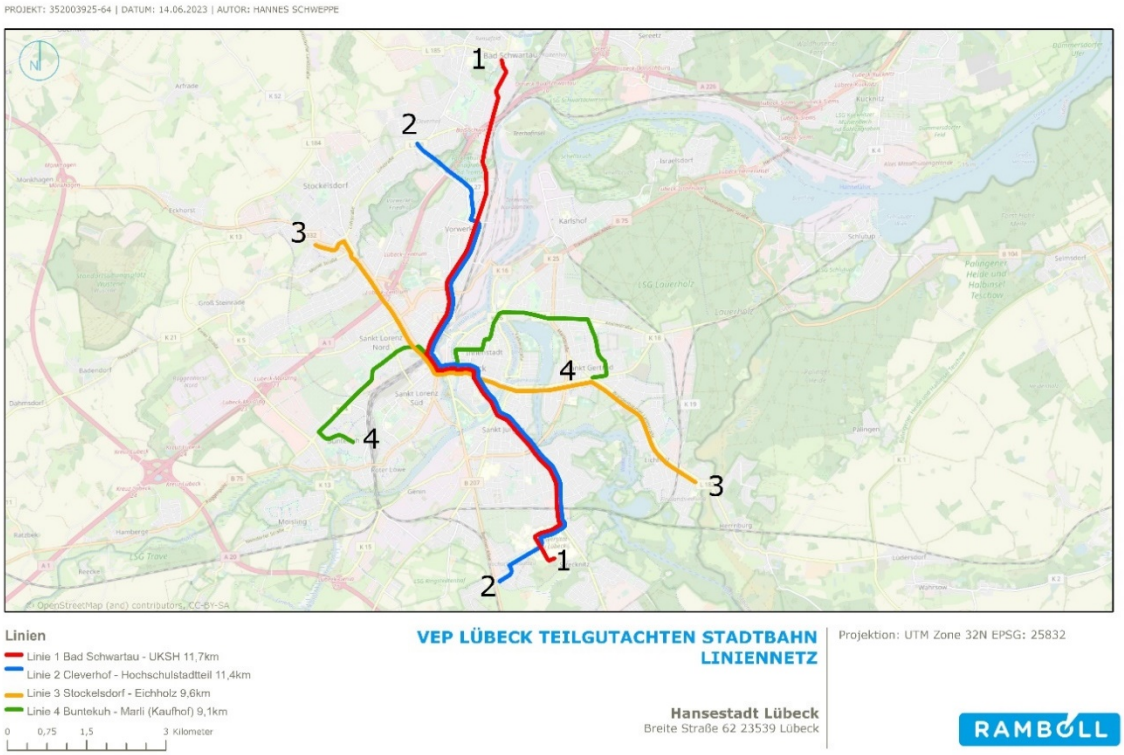


Abb. 1: Straßenbahn-Liniennetz

Die Neuimplementierung eines Stadtbahnnetzes zeichnet sich durch folgende Parameter aus:

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

Aufwendungen

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

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

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

Erforderliche weitere Schritte und Umsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlagen:

Anlage 1: Teilgutachten Straßenbahn VEP Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Potenzialanalyse Straßenbahn Hansestadt Lübeck

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

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

24.06.2024

Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Autoren

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

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



Abbildungsverzeichnis 5

Tabellenverzeichnis 10

Abkürzungsverzeichnis 12

1. Einleitung 13

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

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

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

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz 58

6. Fazit 60

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

Abbildungsverzeichnis

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

Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck 17

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

Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll) 21

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

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

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

Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt 28

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

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

Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke 38

Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt 39

Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden 43

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

Abbildung 16: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz 46

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

Abbildung 18: Mögliche Querschnitte im Kernnetz 48

Abbildung 19: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1 49

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

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

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

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

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

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

Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper 65

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

Abbildung 28: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz 67

Abbildung 29: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022 68

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 97

Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius) 98

Abbildung 61: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius) 98

Abbildung 62: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 101

Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 102

Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 102

Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 103

Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 67: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 68: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 106

Abbildung 69: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius) 107

Abbildung 70: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore 109

Abbildung 71: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung 112

Abbildung 72: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 73: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 117

Abbildung 75: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 117

Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 118

Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 118

Abbildung 78: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen 119

Abbildung 79: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes 121

Abbildung 80: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in % 122

Abbildung 81: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung) 129

Abbildung 82: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung) 130

Abbildung 83: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung) 131

Abbildung 84: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung) 131

Abbildung 85: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung) 132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m 25

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m 25

Tabelle 4: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien 44

Tabelle 5: Oberbauform Kernnetz 46

Tabelle 6: Anteile der Querschnittsformen 47

Tabelle 7: Betriebskonzept Zielnetz 50

Tabelle 8: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie 51

Tabelle 9: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn 52

Tabelle 10: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator 57

Tabelle 11: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario 58

Tabelle 12: BW002 Holstenbrücke 72

Tabelle 13: BW004 Holstenbrücke 72

Tabelle 14: BW005 Mühlentorbrücke 73

Tabelle 15: BW006 Burgtorbrücke 73

Tabelle 16: BW011 Puppenbrücke 73

Tabelle 17: BW016 Mühlenbrücke 74

Tabelle 18: BW025 Rehderbrücke 74

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 82

Tabelle 20: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 83

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 88

Tabelle 22: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 88

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 93

Tabelle 24: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 93

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 99

Tabelle 26: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 99

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 105

Tabelle 28: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 105

Tabelle 29: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt 108

Tabelle 30: Korridore für die Potentialanalyse 111

Tabelle 31: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse 113

Tabelle 32: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse 116

Tabelle 33: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in % 122

Abkürzungsverzeichnis

BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
DF	Drehgestellfahrzeug
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
MG	Multigelenkfahrzeug
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Einleitung

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit ca. 222.000 Einwohner:innen und etwa 105.000 Arbeitsplätzen, Wissensstandort mit über 10.000 Studierenden und Smart City. Die historische Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte, das Seebad Travemünde und diverse Kulturveranstaltungen beleben den nachhaltigen Tourismus mit über 2.200.000 Übernachtungen jährlich. Nicht zuletzt aufgrund der engen Pendelverflechtungen mit dem Umland ist das täglich zu bewältigende Verkehrsaufkommen relativ hoch in Lübeck, der flächenmäßig größten Stadt in Schleswig-Holstein.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit dem Grundlagenbeschluss zum Entwurf der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558-08-01) das verkehrspolitisch ambitionierte Ziel gesetzt, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern. Vor dem Hintergrund des Klimanotstandes, den die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2019 festgestellt hat, und dem beschlossenen Lübecker Masterplan Klimaschutz (VO/2023/11957) mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035, stellt sich ferner die Frage, wie die Attraktivität des ÖPNV als einem stadt- und umweltfreundlichen Verkehrssystem umfassend gesteigert werden kann.

Über die Einführung eines hochwertigen schienengebundenen Verkehrsmittels wie z. B. der Straßenbahn[1] als Rückgrat des ÖPNV wurde in Lübeck bereits Ende der 1990er-Jahre diskutiert. Ein Basisnetz für ein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck im Jahr 2000 vorgeschlagen. Allerdings konnte die Frage, ob die Einführung einer Straßenbahn für Lübeck zweckmäßig ist, seinerzeit nicht abschließend ermittelt werden, sodass vertiefende Untersuchungen empfohlen wurden.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck soll mit dem vorliegenden Gutachten die Fragestellung aufgegriffen werden, ob das Potenzial für die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck vorhanden ist. Darüber hinaus soll die Machbarkeit der Einführung eines hochwertigen schienengebundenen ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung der topografischen und städtebaulichen Randbedingungen wie z. B. der Straßenquerschnitte und der historischen Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte erörtert werden.

In Deutschland gibt es nur wenige Großstädte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen, die über kein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System verfügen[2]. Ambitionierte verkehrspolitische Ziele wie die beträchtliche Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split[3] können in der Regel nicht mit reinen Busverkehrssystemen realisiert werden. Dies ist auch für Lübeck zutreffend, was mit dem sog. „Verkehrswendeszenario“ als Randuntersuchung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) modellbasiert nachgewiesen wird.

---

[1] Als Begriff für ein hochwertiges schienengebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV, das mit elektrischer Energie betrieben wird, wird in diesem Gutachten einheitlich „Straßenbahn“ verwendet.

[2] Aachen, Kiel, Lübeck, Mönchengladbach, Münster und Wiesbaden sind deutsche Großstädte mit über 200.000 Einwohnerinnen, die bislang über keinen hochwertigen schienengebundenen kommunalen Nahverkehr verfügen. Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat mit der Drucksache 0786/2022 gleichwohl die Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems als Tram-System (modernes Stadtbahnsystem) beschlossen.

[3] Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel nach der Anzahl der Wege oder der zurückgelegten Personenkilometer.

Das vorliegende Gutachten wurde ergebnisoffen erarbeitet und soll Aufschluss darüber geben, ob die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck dazu beitragen kann,

- den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem ÖPNV zurückgelegt wird, auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern,
- und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren
- sowie der Frage nachgehen, wie eine Straßenbahn (inkl. Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot (sog. „Verkehrswendeszenario“) hinsichtlich verschiedener Parameter (z. B. Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, Fahrzeuge, Fahrer:innen) abschneidet.

Die Hansestadt Lübeck steht in Anbetracht der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vor der Grundsatzentscheidung, ob der Systemwechsel von einem reinen Busverkehrssystem zu einem kombinierten System aus Bus und Straßenbahn sinnvoll ist. Sofern das Potenzial und die Machbarkeit einer Straßenbahn nachgewiesen werden können, bedarf es der Beschlussfassung der zuständigen politischen Gremien, ob auf Basis der vorliegenden Ergebnisse die Planungen fortgeführt werden und bei der weiteren Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Berücksichtigung finden sollen.

Eingangs werden die Randbedingungen und der Kontext in Kapitel 2 beschrieben.

Die Planungsparameter, die der Potenzial- und Machbarkeitsstudie für die Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck zugrunde gelegt werden, werden in Kapitel 3 dargelegt.

Die Arbeitsschritte – von der Analyse der Gesamtverkehrsströme des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck bis zur Modellierung des vorliegenden ÖPNV-Systems – werden in Kapitel 4 transparent gemacht. Die Analyse umfasst zum einen die verkehrliche Betrachtung unterschiedlicher Korridore und zum anderen die technische Realisierbarkeit der Einführung eines modernen Straßenbahnsystems in der historischen Lübecker Altstadt. Darauf aufbauend erfolgt die Konzeption des potenziellen Straßenbahnnetzes. Gegenstand sind z. B. das Straßenbahnliniennetz, das Buslinienergänzungsnetz, die unterschiedlichen möglichen Oberbauformen des sog. Straßenbahnkernnetzes, aus denen bspw. Abschnitte mit besonderem Bahnkörper oder Mischverkehr ersichtlich werden, ein mögliches Betriebskonzept sowie die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Lage eines zentralen Standortes mit mehreren dezentralen Standorten für einen Betriebshof.

Abschließend werden das Potenzial und die Machbarkeit der Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck fachgutachterlich in Kapitel 5 bewertet sowie der direkte Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot sog. „Verkehrswendeszenario“ gezogen.

Weitere Informationen wie die Regelstraßenquerschnitte mit einer Straßenbahn, die Bestandsaufnahme und Ersteinschätzung von Bauwerken (z. B. Burgtor und Holstenbrücke), die Prüfung der Schleppkurven mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen und –breiten an Knotenpunkten der historischen Altstadt, die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme im Detail, die Analyse von Straßenbreiten und –querschnitten eines potenziellen Straßenbahnnetzes

und skizzenartige Visualisierungen einer modernen Straßenbahn an unterschiedlichen Orten in Lübeck sind dem Kapitel 7.9 – Anhang 9 zu entnehmen.

2. Rahmenbedingungen und Kontext

2.1 Rahmenbedingungen und Kontext

In diesem Kapitel werden die Voraussetzungen der Wiedereinführung der Straßenbahn beschrieben, insbesondere die grundsätzlichen Bedingungen.

Die Kernbereiche Lübecks umfassen die Altstadtinsel und die historisch gewachsenen umliegenden Stadtteile. Die historisch gewachsene Struktur mit der Altstadt im Zentrum der Stadt ist in Lübeck von der Umrandung durch die Trave und Wakenitz geprägt. Daraus ergeben sich Herausforderungen bei der Erschließung der Altstadtinsel und verkehrliche Zwänge (z.B. vorhandene Brückenbauwerke, Denkmalschutz). Die mittelalterlich geprägte Stadtstruktur der Altstadtinsel wird durch die heutigen Anforderungen vor Herausforderungen gestellt. Das UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“ auf der Altstadtinsel stellt einen Publikumsmagnet dar, der überregionale Tourist:innenströme anlockt. Aber auch innerhalb der Stadt Lübeck gibt es erhebliche Binnenverkehre, die sich ebenso stark auf die Altstadtinsel konzentrieren. Das Busverkehrssystem in Lübeck hat im Bestand seinen wichtigsten Umsteigeknoten am Hauptbahnhof, an dem der ZOB angegliedert ist. Die meisten Buslinien bedienen die Altstadt und fahren ab dem ZOB über den Holstentorplatz. Die Linie 5 quert die Altstadt beispielsweise in Ost-West-Richtung und verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt, was sie zur taktstärksten Linie in Lübeck macht. Die abseits der Altstadt gelegenen Stadtteile bedingen eine gute Anbindung an die zentralen Bereiche der Stadt, insbesondere die Großwohnsiedlungen von Kücknitz, Moisling, Buntekuh und Eichholz sind Nachfrageschwerpunkte.

Die heutige Situation ist durch einen für eine Stadt dieser Größe niedrigen Modal-Split im ÖV von rund 11 % geprägt, vergleichbar mit Kiel. Die Klimaschutzziele (siehe Hauptwerk Verkehrsentwicklungsplan Lübeck) sind mit diesem ÖV-Anteil nicht zu erreichen, der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) selbst wird Aussagen tätigen, wie diese Situation zu verbessern ist. Die Innenstadt, die ursprünglich nicht für das Auto geplant wurde und die längste Zeit ihrer Geschichte autofrei war, ist heute sehr deutlich durch den Kfz-Verkehr und Busverkehr geprägt. Der Hauptbahnhof als zentraler Bahnknoten mit ZOB liegt in westlicher Richtung außerhalb der Innenstadt.

2.2 Straßenbahn im Kontext der historischen Lübecker Altstadt

Die Straßenbahn ist 1959 in Lübeck geschlossen worden, es gab aber mal ein recht umfangreiches Netz, wie die folgende Abbildung 1 zeigt:

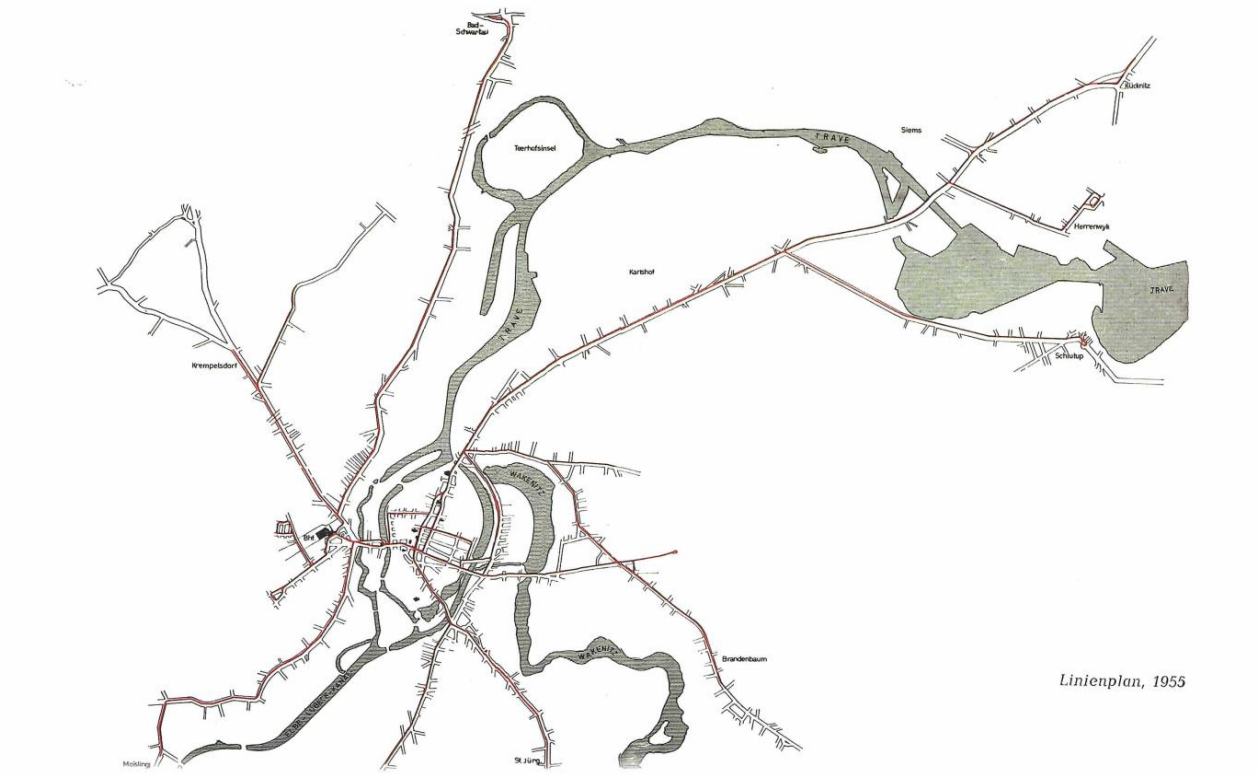


Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck)

Neue Straßenbahnfahrzeuge, die deutlich breiter als die alten Straßenbahnfahrzeuge sind, müssten auch die Innenstadt mit ihren engen Straßenräumen und Kurven durchqueren. Sonst ist aufgrund der topographischen Lage auch im Zusammenhang mit der Trave und den vielen Brücken, die alle unter Denkmalschutz stehen, keine sinnvolle Anbindung der Innenstadt und Durchbindung von Linien denkbar. Für den Fall von Überlegungen, ein Straßenbahnsystem nicht in die historische Innenstadt führen zu wollen – also ein Szenario „Straßenbahn nur außerhalb der Innenstadt“ müsste diese noch durch viele Buslinien erschlossen werden, was auf den Außenästen zwangsläufig zu parallelen Bedienungen führen würde, was wirtschaftlich und planerisch nicht sinnvoll ist. Dementsprechend wird in dieser Untersuchung ein Fokus auch auf die Altstadt gelegt. Hier sinnvolle Querungs- und Bedienmöglichkeiten zu ermitteln und daraus ein Liniennetz mit ausreichender Nachfrage zu entwickeln ist von zentraler Bedeutung für das gesamte Teilgutachten.

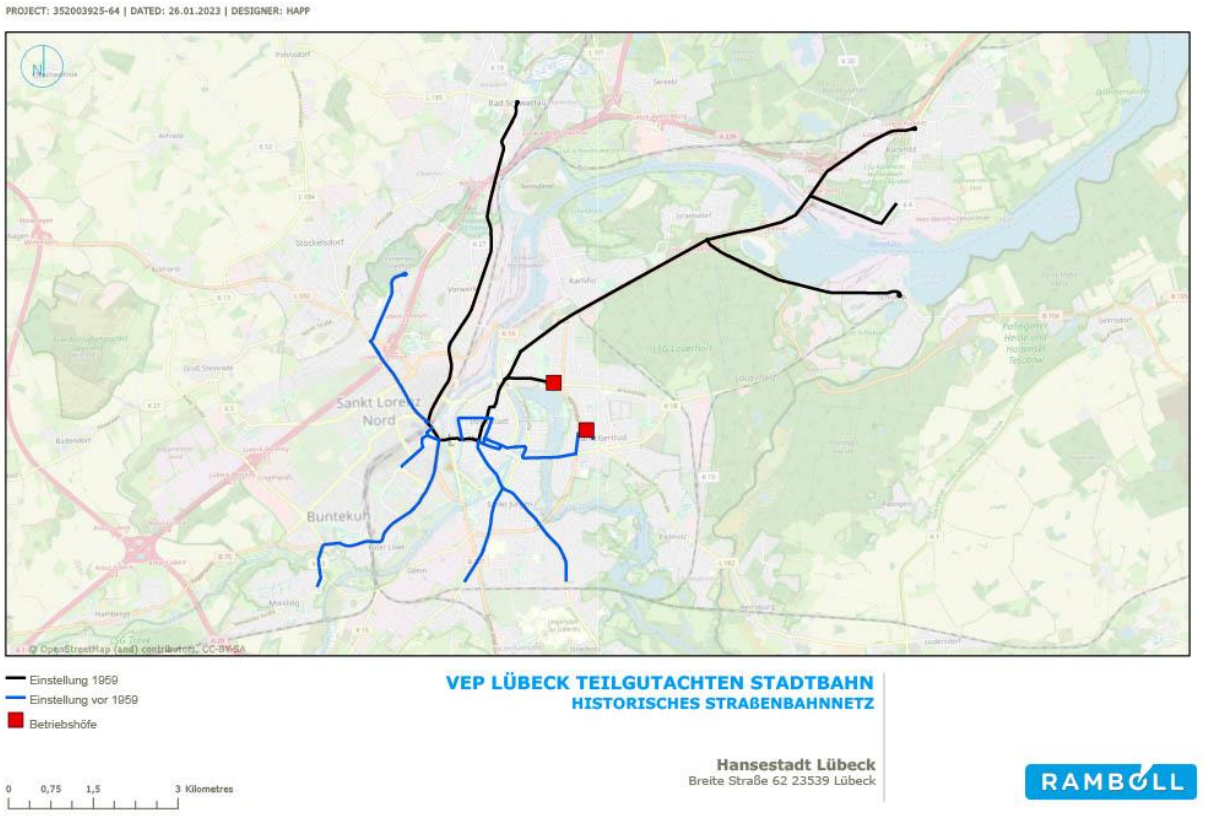


Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck

Zu beachten ist dabei der UNESCO-Weltkulturerbe-Status der Innenstadt als Ensemble. Hier ist Lübeck vergleichbar mit Bordeaux, welches diesen Status heute auch hält, ihn aber insbesondere mit der Einführung der Straßenbahn ohne Oberleitung in der Innenstadt erhalten hat (siehe folgende Abbildung 3). Der UNESCO-Weltkulturerbe-Status und eine Straßenbahn schließen sich also nicht aus, wenn diese behutsam in den städtebaulich sensiblen Bereich eingefügt wird.



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

2.3 Renaissance der Straßenbahn in Europa

Ein Blick in unser Nachbarland Frankreich zeigt, dass dort in den letzten drei Jahrzehnten über 25 Städte (z.T. bereits ab 40.000 Einwohner:innen) neue Straßenbahnsysteme eingeführt haben. Waren dort Mitte der 1980er Jahre nur noch drei Straßenbahnsysteme in Betrieb (in Lille, St Etienne, Marseille), könnte in naher Zukunft das 130.000 Einwohner:innen zählende Annecy die 30. Straßenbahnstadt in Frankreich werden. Langzeiterfahrungen in französischen Straßenbahnstädten zeigen, dass hier oftmals eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum vorher verkehrenden Bussystem möglich wurde sowie zusätzlich positive Effekte auf den innerstädtischen Einzelhandel feststellbar sind. Die neuen Systeme bewiesen sich als wichtiger Standortfaktor: So trat in Städten mit wiedereingeführten Straßenbahnen – beispielsweise in Strasbourg – eine Attraktivitätssteigerung und Belebung der Stadtkerne ein (mehr Passant:innen, weniger Emissionen). Hierdurch stiegen sowohl der Absatz des Handels als auch die Grundstückswerte. In Strasbourg konnten bereits drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Straßenbahnlinie 43% mehr Menschen im Gesamtnetz des ÖPNV gezählt werden. Insgesamt konnte dort der ÖPNV-Anteil am Modal Split verdoppelt, der Autoverkehr um 17% verringert, sowie das Aufkommen an Fußgänger:innen in den Einkaufsstraßen um 20% gesteigert werden. In Grenoble in den französischen Alpen, wo bereits 1987 die Straßenbahn wiedereingeführt wurde, konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV-Gesamtnetz mittlerweile im Vergleich zu Vor-Straßenbahn-Zeiten mehr als verdoppelt werden, ebenso im südfranzösischen Montpellier (+115 % Fahrgäste), wo ab dem Jahr 2000 ein immer größer werdendes Netz aufgebaut werden konnte. Ähnliche Erfolgszahlen sind im Nachbarland Dänemark zu verzeichnen: In Aarhus, das seit dem 21. Dezember 2017 wieder eine Straßenbahn hat, lag das Fahrgastaufkommen bereits 100 Tage nach der Eröffnung knapp 40% über dem Niveau der zuvor auf den nun durch die Straßenbahn bedienten Busrelationen. Auch in Odense nahm 2022 ein neues Stadtbahnsystem den Betrieb auf, in Kopenhagen soll die neue Stadtbahn 2025 eröffnet werden. In Lund, Schweden, wurde der Betrieb einer neuen Straßenbahn 2020 aufgenommen.

2.4 Verkehrspolitische Ziele bzw. Beschlusslage in Lübeck

Das Thema Wiedereinführung einer Straßenbahn wurde in Lübeck in den letzten Jahren immer wieder diskutiert, war im alten VEP von 2000, sowie im ersten und zweiten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck enthalten. So schlug der VEP 2000 die „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch 'Systemsprung' auf die Stadtbahn“ vor und empfahl die weitere Vertiefung dieses Themas. Entsprechend wurde die Stadtverwaltung am 24.02.2011 von der Bürgerschaft damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn durchführen zu lassen (TOP 12.3, Drs. Nr. 29). Dies konnte jedoch infolge anderer Prioritätensetzung zunächst nicht umgesetzt werden, sodass für die Klärung der vor dem Hintergrund der Verkehrswende strategisch wichtigen Grundsatzfrage pro oder contra Straßenbahnsystem bis dato eine fundierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage fehlte.

Die hiermit vorgelegte Untersuchung hat somit eine hohe Relevanz für die politische Entscheidungsfindung und für den zukünftigen Verkehrsentwicklungsplan: Dieser soll generell aufzeigen, wie das Lübecker Verkehrssystem im Hinblick auf die Herausforderungen der Zukunft angepasst werden muss. Vor dem Hintergrund ist gleich zu Beginn des Prozesses die Frage zu klären, ob eine Straßenbahn bei der Aufstellung des VEP mitgedacht werden soll oder nicht. Das Gutachten soll dabei auf den Punkt bringen, wie und ob eine Straßenbahn dazu beitragen kann,

die Ziele der Bürgerschaft zum VEP (20 % ÖV-Modal Split-Anteil nach Wegen, 40 % nach Leistung) sowie die Ziele der Bürgerschaft zum Klimaschutz (Klimaneutralität bis 2035) zu erreichen. Darüber hinaus soll geklärt werden, wie eine Straßenbahn (mit Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich zu einem deutlich verbesserten Busverkehrssystem im Hinblick auf Punkte, wie Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, verfügbare Kapazitäten der Altstadtinsel, den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrer:innen abschneidet.

Hierbei steht die Frage im Mittelpunkt, ob ein Systemsprung auf die Straßenbahn eine Strategie ist, auf die die Hansestadt Lübeck setzen sollte, oder ob die Potenziale zu gering sind, um dieses Vorhaben hinreichend zu begründen.

3. Planungsparameter

In diesem Kapitel werden die grundsätzlichen technischen Planungsparameter für eine hochwertige, moderne Straßenbahn definiert. Es wird erläutert, wie diese auf die Hansestadt Lübeck angewendet werden können, welche Annahmen der weiteren Planung dieser Machbarkeitsstudie zugrunde liegen und welche Parameter noch flexibel sind.

Eine Straßenbahn sollte auf eigener Trasse möglichst unabhängig vom Straßenverkehr geführt werden, um einen verlässlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Auch für die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist eine Mindestquote von 50% eigenem Bahnkörper relevant.

Sollte ein eigener Bahnkörper nicht möglich sein, was im Allgemeinen an den verfügbaren Straßenraumbreiten (von Fassade zu Fassade) oder der verringerten Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs liegt, ist auch eine Führungsform als Mischbetrieb mit Lage von Gleisen im Straßenraum möglich. In diesem Falle sollte durch moderne Methoden der Verkehrslenkung eine gute Priorisierung der Straßenbahn erreicht werden, damit diese möglichst wenig durch andere Verkehrsteilnehmende beeinträchtigt wird. Auch das ist eine Voraussetzung für die Förderung nach GVFG (siehe Kapitel 4.5).

Grundsätzlich sind in den Straßenzügen, welche für die Straßenbahn in Frage kommen, die verfügbaren Straßenraumbreiten zu klären. Dabei sind alle Verkehrsträger angemessen zu berücksichtigen. Ein klassischer Querschnitt beinhaltet Raum für den Fußverkehr, Radverkehrsanlagen, Parken/Anliefern, Bäume, Straßen, Straßenbahn, Signale/Schilder/Lichtsignalanlagen, Masten der Stromversorgung oder Straßenbeleuchtung sowie ggf. Haltestellen. Für alle Verkehrsträger gibt es Mindestmaße, die weitgehend in den Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt) oder den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geregelt sind. Zwischen den Verkehrsträgern sind dabei auch Sicherheitsabstände zu berücksichtigen. Für die Straßenbahn gilt die Verordnung für Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab).

Die nach BOStrab maximal mögliche Fahrzeugbreite beträgt 2,65 m. Grundsätzlich wurde deswegen für diese Machbarkeitsstudie diese Breite von 2,65 m unterstellt, welche die höchste Fahrgastkapazität und damit Wirtschaftlichkeit pro Fahrgast bietet. Diesen Weg geht aktuell die Stadt Kiel mit 54 und 45 m langen Straßenbahnfahrzeugen der Breite 2,65 m. Für Lübeck muss aber die Altstadt mitberücksichtigt werden, so dass die Breite von 2,40 m, die aus städtebaulichen

Gründen viele französische Systeme (oder Deutsche Systeme aus historischen Gründen) aufweisen, mit in Betracht gezogen wird. Die Fahrzeugbreite ist also nicht vorab festgelegt.

Die notwendige Fahrzeuglänge und damit auch Haltestellenlänge ergibt sich aus der Nachfrage und wurde für diese Studie grob abgeschätzt.

3.1 Hochwertiger Straßenbahnbetrieb

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung, welche bei einer späteren Fortführung der Planung auch gelten werden. D.h. von diesen sollte nicht abgewichen werden:

- Führung so viel wie möglich auf eigener zweigleisiger/zweispuriger Trasse, wenn es von den Straßenbreiten möglich ist und die anderen Verkehrsträger den notwendigen Platz erhalten sowie die Straßenleistungsfähigkeit noch angemessen ist.
- Volle 100 % Priorisierung an Kreuzungen für attraktive Fahrzeiten ist anzustreben, wobei insbesondere der Einfluss auf die Knotenleistungsfähigkeit zu prüfen ist.
- Der Betrieb muss „hochwertig" für den Fahrgast erfahrbar sein, durch einen möglichst hohen Beförderungskomfort, insbesondere im Vergleich zum Ist-Zustand.
- Für ein attraktives Angebot ist ein dichter Takt von mindestens 10 Minuten (zur Hauptverkehrszeit) auf den Außenästen einzurichten.
- Fahrzeuge verkehren im Zwei-Richtungsbetrieb ohne Wendeschleifen (die oft mehr Platz benötigen).
- Es besteht ein hoher städtebaulicher Anspruch**,** mit besonderer Sensibilität in der Innenstadt von Lübeck vor dem Hintergrund des UNESCO-Welterbes
- Haltestellenabstand
  - Im Kernbereich liegt dieser bei 300 bis 400 m,
  - Außenbereich gilt der Zielwert von 700m – 1000m (höhere Reisegeschwindigkeit)
- Zielwert für die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Straßenbahn in Lübeck ist 18-20 km/h
  - Gute Balance zwischen attraktiven Fahrzeiten (auch im Vergleich zum MIV) und Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmende.
  - Effekt der Altstadt mit langsamen Geschwindigkeiten ist dabei berücksichtigt.

3.2 Betriebsform

Folgende Möglichkeiten kommen für die Straßenbahn in Frage:

- Typ 1 Besonderer Bahnkörper: 2-gleisig; ungestörter Betrieb auf eigenem Gleiskörper (besonderer Bahnkörper gem. BOStrab) als Grundsatz der gesamten Studie
- Typ 2 Straßenbündiger Bahnkörper (Mischbetrieb mit IV im Straßenraum): Diese Ausprägung ist nur die Ausnahme - wenn möglich unter Einsatz der dynamischen Straßenraumfreigabe. Idealerweise sollte ein möglichst geringer Teil des gesamten Netzes als Mischbetriebstrasse ausgeführt werden, um die Projektziele zu erreichen. Bei hohen Werten sollten zukünftige betriebliche Simulationen zeigen, wie die Effekte auf die Fahrzeitberechnung sich insgesamt auswirken und die Projektziele - insbesondere ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator - trotzdem erreichbar sind. Bei

diesem Typ kann auch ein Gleis im Straßenraum liegen, und das andere als eigener Gleiskörper ausgeführt werden.

- Typ 3 Eingleisige Abschnitte: Diese Betriebsform ist grundsätzlich zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen (z.B. städtebauliche Gründe, enge Platzverhältnisse) denkbar; sie ist bei Fortführung der Planung auf ihre betrieblichen Folgewirkungen (geringe Kapazität und Betriebsstabilität) im Netz mit einem Betriebsmodell zu prüfen.





Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll)

3.3 Fahrzeuge

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung:

- Modernes attraktives Niederflursystem mit 100% Barrierefreiheit, die gesetzlich vorgeschrieben ist.
- Der Einstiegsbereich der Fahrzeuge liegt ca. 50 mm höher als die Bahnsteighöhe. Eine Standardbahnsteighöhe für neue Systeme ist normalerweise 300 mm, was ein guter Kompromiss zwischen der notwenigen Barrierefreiheit, der Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen (Instandhaltung und Anschaffung) und der städtebaulichen Integration von Haltestellen darstellt. Die Bahnsteighöhe ist aber für Lübeck noch nicht festgelegt.
- Die Fahrzeuglänge ist abhängig von Nachfrage und bestimmt auch die Länge der Haltestellen. Beides ist aktuell für Lübeck noch nicht festgelegt, erste grobe Abschätzungen wurden getroffen.
- Es gibt eine klare Tendenz bei neuen Straßenbahnsystemen zu längeren Fahrzeugen, die nicht mehr in zweifach-Traktion gekuppelt fahren. Die Unterschiede zwischen Hauptverkehrs- und Schwachlastzeiten nehmen generell ab, Stärken- und Schwächen von Fahrzeugeinheiten wird damit weniger relevant. Das wurde auch für Lübeck unterstellt, ist aber nicht final festgelegt.
- Die Fahrzeugbreite sollte aus wirtschaftlichen Gründen die maximale Breite von 2,65 m nach BOStrab ausnutzen, eine geringere Breite von 2,40 m sollte aber auch aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Altstadt geprüft werden. Die Fahrzeugbreite ist somit nicht festgelegt.
- Bei einer Fahrzeugbreite von 2,30 m sind nur noch 2+1 Sitze in einer Reihe möglich, was langfristig zu einer zu geringen Kapazität führt und für ein neues System nicht zu empfehlen ist. Diese Breite wurde in der Machbarkeitsstudie deswegen nicht berücksichtigt.
- Die minimale Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer beträgt 3,80 m, was für die Prüfung bei engen Durchfahrten (z.B. Burgtor) wichtig ist.
- Es wird noch keine Vorentscheidung für einen Fahrzeugtyp getroffen, die wesentlichen Typen werden in dieser Machbarkeitsstudie geprüft:
  - Drehgestellfahrzeug, d.h. unter dem Fahrzeug sind frei ausdrehbare Drehgestelle angebracht, die im Allgemeinen eine gute Laufruhe, hohen Fahrgastkomfort und

geringeren Lärm in Kurvefahrten aufweisen sowie zu weniger Verschleiß (Instandhaltungskosten) führen.

- Multigelenkfahrzeug, d.h. nur geringfügig ausdrehbare Fahrgestelle unter dem Fahrzeug, welche aber zu einem großzügigeren Innenraum und dessen Konfigurationsmöglichkeiten führen. Multifunktionsbereiche und Türen können freier angeordnet werden. Die meisten der modernen französischen Systeme sind Multigelenkfahrzeuge, die aber im Allgemeinen mehr Verschleiß und Instandhaltungskosten nach sich ziehen.

3.4 Barrierefreiheit, Bahnsteighöhe und Einstiegssituation

Die vollständige Barrierefreiheit ist zu gewährleisten. Das ist eine gesetzliche Vorgabe ab 2022 in allen ÖV-Netzen. In dem zum 1. Januar 2013 erneuerten PBefG kommt der Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich erhöhte Bedeutung zu. Die aktualisierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, dass der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Bahnsteige für moderne neue Straßenbahn-Systeme weisen eine Höhe von 250 bis 300 mm auf (siehe auch Kapitel 3), die genaue Höhe muss zum aktuellen Zeitpunkt nicht festgelegt werden. Die Einstiegshöhe des Fahrzeugs liegt rund 50 mm im leeren unbeladenen Zustand über der Bahnsteighöhe.

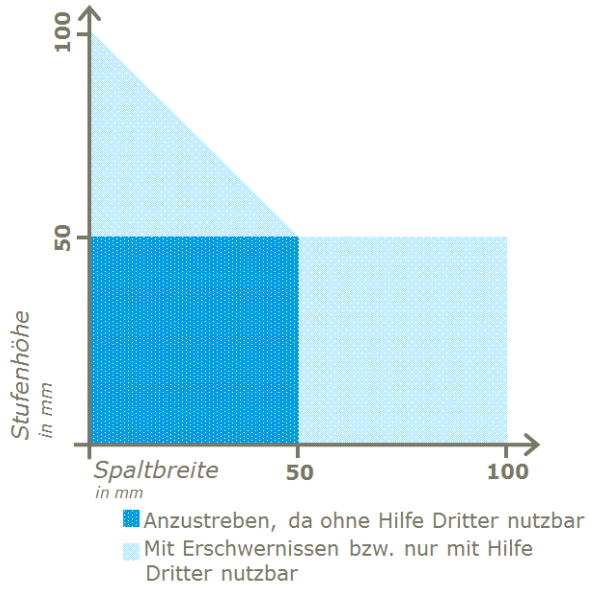


Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000

3.5 Energieversorgung

Die gegenwärtig am häufigsten verwendete Technologie und somit die herkömmlichste Antriebstechnologie im Bahnsektor ist das Fahren unter Fahrdraht. Die Oberleitung ist ein sehr bewährtes System, das sich nicht nur als wirtschaftlichste Lösung der Stromversorgung für Straßen- und Straßenbahnen kennzeichnet, sondern auch einen geringen ökologischen

Fußabdruck aufweist. Auch was den Wirkungsgrad (Ausnutzungsgrad der zu Verfügung gestellten Primärenergie) angeht, ist der Fahrdraht mit 80 % die bestmögliche Lösung (Quelle: Miklautz, 2019). Die Erfahrungen der seit den 1990er Jahren in Frankreich neu entstandenen Netze zeigen, dass eine städtebaulich verträgliche Integration (auch Oberleitung ohne Tragseil) auch bei der klassischen Oberleitung machbar ist.

Deswegen ist die klare Empfehlung außerhalb der Altstadt eine Oberleitung mit 750 V zu installieren, Unterwerke sind alle 1,5 bis 2 km notwendig. Das sollte in zukünftigen Planungsphasen auch berücksichtigt werden.

Für die Altstadt stellt sich die Lage anders dar. Hier wird ein oberleitungsloser Betrieb aus städtebaulichen Gründen empfohlen. Die genaue technische Lösung steht zu einem so frühen Zeitpunkt aber nicht fest. Grundsätzlich ist dabei folgendes zu beachten bzw. folgende Lösungen kommen in Frage:

- UNESCO-Welkulturerbe Status: Nach der Ortsbesichtigung ist nach Auffassung von Ramboll eine Oberleitung kaum vorstellbar oder technisch teilweise nicht möglich (z.B. Burgtor Durchfahrtshöhe)
- Mögliches Vorbild ist die Straßenbahn in Bordeaux, die im Innenstadtbereich ohne Oberleitung verkehrt; dessen Lösung der Stromzuführung aus dem Gleisbereich (APS) ist aber teuer und technisch anspruchsvoll; in Deutschland ist das System bisher nicht realisiert und nicht zugelassen worden.
- Die Batterietechnik auf den Fahrzeugen entwickelt sich immer weiter und stellt eine sinnvolle Alternative zur Oberleitung auf kürzeren Abschnitten dar. Gesamte Systeme, die nur mit Batterieenergie ohne weitere Aufladung verkehren, gibt es bisher nicht. Nachteilig ist das höhere Gewicht der Fahrzeuge und insbesondere die Auswirkungen auf die vielen Brücken in Lübeck.
- Für Lübeck kommt nach Einschätzung von Ramboll eine Lösung wie in Luxemburg ohne Oberleitung mit kurzer Aufladung von Fahrzeugbatterien an zentralen Haltestellen in der Altstadt in Frage; die Aufladung kann aus dem Gleisbett erfolgen, um die Fahrzeuge nicht mit zu schweren und großen Batterien ausstatten zu müssen.





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

- Die wesentlichen Merkmale aus Luxemburg sind:

- Das Fahrzeug verfügt über einen Stromabnehmer für den Betrieb in Außenbereichen- In der zentralen Innenstadt wird der Strom (auch 750 V) über einen sogenannten „ausfahrbaren Schuh“ unter dem Drehgestell an Haltestellen zugeführt.
- Die Stromschiene im Gleis an den Haltestellen führt nur Strom, wenn das Fahrzeug darüber fährt, d.h. es ist eine aufwändigere Sicherung notwendig. Das System ist deutlich komplexer und auch teurer als eine konventionelle Oberleitung.
- Batterien/Super-Caps werden an den Haltestellen kurz aufgeladen, was für den Betrieb in der Innenstadt ausreicht.
- Die Kapazität der Batterien/Super-Caps ist so bemessen, dass die Innenstadt auch bei technischen Fehlern der Stromschiene (Frage nach der Verfügbarkeit des Systems) eingeschränkt durchfahren werden kann. Wichtig ist die Redundanz des Gesamtsystems.

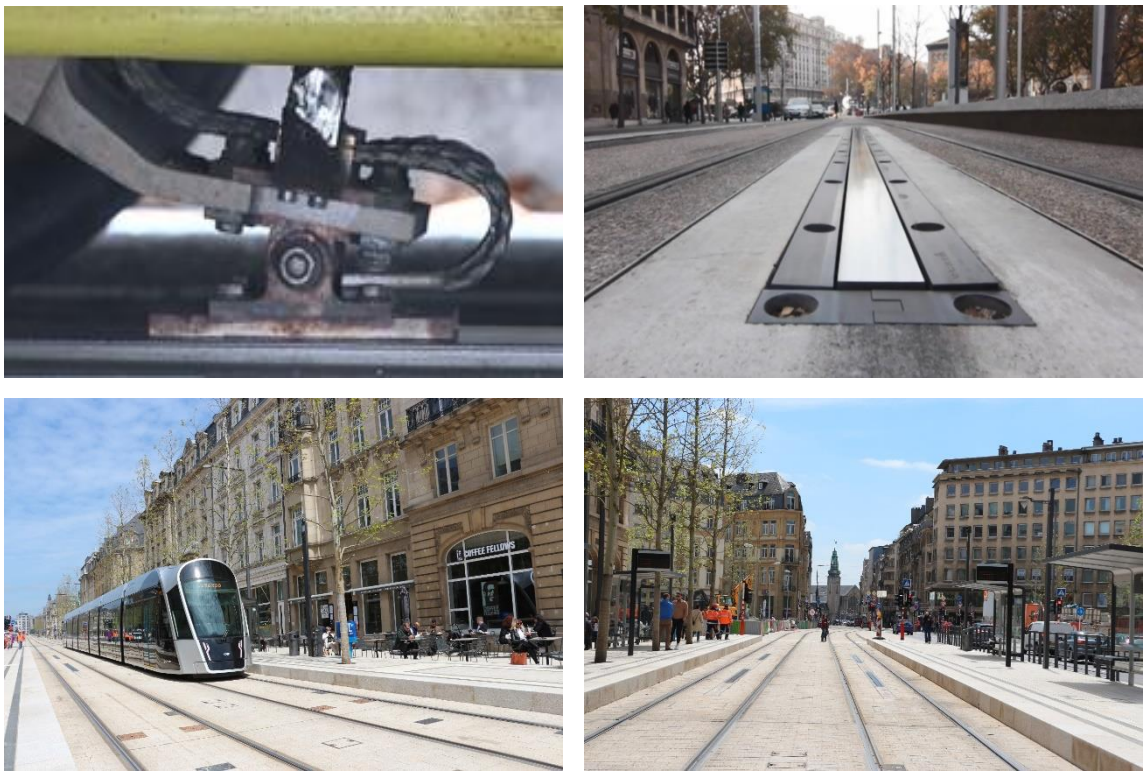


Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg)

3.6 Regelquerschnitte

Die Regelquerschnitte beziehen sich nur auf den Bereich der Fahrbahn der Straßenbahn, die Planung und Dimensionierung von Kfz-Fahrspuren, Radwegen oder Gehwegen erfolgt nach den einschlägigen Regelwerken bzw. nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den lokalen Standards, die hier nicht aufgelistet werden.

Die vorgeschlagenen Regelquerschnitte beruhen auf:

- Betriebsordnung Straßenbahn, BOStrab
- Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs, EAÖ-Ausgabe 2013
- Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen, RASt 2006

- Dem Lichtraumbedarf von Fahrzeugen der Breite 2,65 m mit Zuschlägen (siehe auch Kapitel 7.1 - Anhang 1

Es wurden 6 Regelquerschnitte entwickelt, welche in Kapitel 7.1 – Anhang 1 dokumentiert sind:

- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

3.7 Lichtraumbedarf in engen Radien (Altstadt)

In engen Radien ist der Standardlichtraum der Regelquerschnitte aufzuweiten, da Straßenbahnfahrzeuge in verschiedenen Konfigurationen, d.h. in Abhängigkeit der Länge und Anordnung von Wagenkästen und Drehgestellen bzw. Fahrwerken, nach innen und außen „ausschlagen“ und mehr Platz als im geraden Gleis benötigen. Da zu diesem Zeitpunkt noch kein Fahrzeugtyp ausgewählt wurde (siehe Kapitel 3.3) ist aufgrund von vergleichbaren Projekten der notwendige Zuschlag für enge Radien abgeschätzt worden. Das ist für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten von 2,40 m und 2,65 m erfolgt.

Generell gilt, dass der Verschleiß Rad-Schiene in engen Radien deutlich ansteigt und ein wesentlicher Kostentreiber ist. Auch nimmt das sogenannte „Kurvenquietschen“ zu und damit das Lärm- und Erschütterungsrisiko. Deswegen wurden die minimalen Radien, die für moderne Fahrzeuge noch sinnvoll zu betreiben sind, auf 25 bzw. 23 m gesetzt. Der Zielwert ist 25 m, 23 m der Ausnahmewert. Davon sollte auch in zukünftigen Planungen nicht abgewichen werden.
Insbesondere die Straßenräume in der Altstadt werden einer detaillierten Betrachtung mit diesen Radien unterzogen.

Die folgenden Annahmen für minimalen Lichtraumbedarf der Trasse in engen Kurvenradien bei geringen Geschwindigkeiten und 15 cm Zuschlag für den dynamischen Lichtraum ohne Sicherheitsbereich (50 cm in den Regelquerschnitten, siehe Kapitel 7.1 - Anhang 1) wurden getroffen. Mit diesen Werten wurden die Querungsmöglichkeiten der Altstadt berechnet:

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m

Kurvenradius=25 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,30 m	7,90 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,80 m	7,40 m
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,70 m	4,70 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,45 m	4,45 m

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m

Kurvenradius=23 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,40 m	8,00 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,90 m	7,50 m

Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,80 m	4,80 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,55 m	4,55 m

3.8 Umgang mit Kreisverkehren

Eine im Vergleich zu anderen Städten besondere verkehrliche Situation ergibt sich in der Hansestadt Lübeck durch die Vielzahl groß dimensionierter, teils mehrspuriger und großteils bisher nicht signalisierter Kreisverkehrsplätze, die “Teller” genannt werden.

Die Dimensionen würden ein Ausfahren der Kreisfahrbahn durch die Straßenbahn zwar teilweise sogar zulassen, aus verkehrstechnischer und fahrdynamischer Sicht stellt dies jedoch keine sinnvolle Lösung dar. Grundsätzlich ist daher davon auszugehen, dass bei einer Umgestaltung der Kreisverkehre mit entsprechender Signalisierung eine gradlinge Führung der Straßenbahn über die Kreisverkehrsmitte baulich machbar ist. Hierfür existieren aus umgesetzten Straßenbahnprojekten im In- und Ausland auch entsprechende Umsetzungsbeispiele, die sowohl die baulichen, als auch die regulatorischen Anforderungen erfüllen.

Aufgrund der beschriebenen besonderen Situation in Lübeck, der teils im heutigen Bestand nachgewiesenen Unfallhäufung und der Auswirkungen der teils sehr innenstadtnah liegenden “Teller” auf den Fuß- und Radverkehr und das Stadtbild sollte jedoch stets im Einzelfall betrachtet werden, welche anderen Führungsformen machbar sind. Da für einen Straßenbahnkorridor ohnehin der Straßenraum umverteilt wird, besteht hier auch eine Chance, historisch gewachsene, aber nicht mehr zeitgemäße Strukturen zu ersetzen und die geförderten Baukosten der Straßenbahn auch für die Zwecke der anderen Verkehrsträger einzusetzen.

Der in Erarbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan ist ein Bindeglied der Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger und soll optimale Lösungen ableiten, die trotz der Konkurrenz um die begrenzten Flächen eine verbesserte Gesamtsituation ergeben. Hierbei werden auch die Lübecker Teller mit ihren Besonderheiten betrachtet und Erkenntnisse abgeleitet werden, die für den Umsetzungsprozess einer Straßenbahn hilfreich sein werden.

4. Analyse und Netzkonzeption

4.1 Analyse von Korridoren

Nachfolgend wird beschrieben, mit welchen Eingangsdaten die denkbaren Varianten geprüft wurden und welche Erkenntnisse hierbei gewonnen wurden. Die gesamte Phase der Netzkonzeption wurde mit dem Verkehrsmodell begleitet, sodass transparent und vergleichbar Aufwand und Wirkungen der Ansätze in Relation gebracht werden konnten.

Zunächst sollen in Kapitel 4.1.1 das Verkehrsmodell und die daraus gewonnenen Daten beschrieben werden, anschließend werden für jeden Korridor die Ergebnisse der Abwägung dargestellt.

4.1.1 Verkehrsnachfrage und Verkehrsmodellierung

Für die Hansestadt Lübeck wurde in den vergangenen Jahren ein neues regionales multimodales Verkehrsnachfragemodell erarbeitet. Zu Beginn der Bearbeitung des "Teilgutachten Straßenbahn" lag aus diesem der finalisierte Analysestand vor, wohingegen die Prognose noch in Abstimmung war. Aus diesem Grund wurde für das Teilgutachten Straßenbahn ein mehrstufiges Vorgehen gewählt. Die Grobanalyse der einzelnen Korridore wurde basierend auf dem Analysestand durchgeführt. Die Erkenntnisse aus der Modellierung wurden zur Veredelung der Modellstände im Sinne der Fragestellung genutzt, die in das Grundmodell einflossen. Parallel wurde der Prognosestand finalisiert und erarbeitet, sodass für die Bewertung der Gesamtnetzvarianten auf diesen zurückgegriffen werden konnte.

Die Verkehrsströme im Analysefall sind anhand von Zählwerten der Jahre 2016-2019 sowie 2022 kalibriert, um Effekte durch die Corona-Pandemie auszublenden. Die Strukturdatenbasis (z. B. Einwohner:innenzahlen, Beschäftigte etc.) wurde für den Analysefall auf das Basisjahr 2021 festgesetzt. Für den Prognosefall sind die Strukturdaten auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben worden, wobei hier insbesondere auch künftig geplante Aufsiedlungen von Wohnen und Gewerbe im Stadtgebiet und angrenzenden Umland im Modell berücksichtigt sind. Weiterhin sind beispielsweise auch Veränderungen der demographischen Struktur der Bevölkerung sowie die Umsetzung bestimmter Verkehrsprojekte im Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigt. Für den Straßenverkehr handelt es sich um die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie kommunale Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstadium. Für den ÖPNV lag ein landesweites Prognosenetz 2030+ der NAH.SH vor, welches u. a. neue Halte und verdichtete Betriebsleistung im Schienenverkehr vorsieht. Dieses wurde für den Prognosenullfall des Teilgutachtens Straßenbahn berücksichtigt, um mögliche Wechselwirkungen zwischen SPNV-Ausbau und einer städtischen Straßenbahn zu erkennen und zu bewerten.

Das Modell wurde als zentrales Werkzeug an diversen Stellen im Bearbeitungsprozess eingesetzt, welche nachfolgend dokumentiert werden:

Phase 1 – Anhand der heutigen Gesamtverkehrsströme aus dem Verkehrsmodell und der vorhandenen Nachfrage im ÖPNV wurde ermittelt, auf welchen Grobkorridoren die Einführung einer Straßenbahn nachfrageseitig Sinn ergeben könnte. Die in Frage kommenden Korridore wurden hiernach grob auf ihre bauliche Machbarkeit geprüft. Hierbei wurden Korridore ausgeschlossen, die zwar die hinreichende Nachfrage aufweisen, aber baulich deutliche Herausforderungen aufweisen und für die ein gleichwertiger anderer Korridor existiert.

Phase 2 – Modellierung und Bewertung der Bündelungswirkung eines Straßenbahn-Angebots in unterschiedlichen Korridoren bezogen auf gewonnene Neufahrgäste und Bündelung von Bestandsfahrgästen.
Mittels eines unterstellten Grundnetzes und korridorweisen "Ergänzungsbausteinen" wurden die einzelnen Ansätze auf ihre Wirksamkeit untersucht. Der Fokus hierbei lag auf der Anzahl gewonnener Neufahrgäste und der Bündelungsfähigkeit der Achse (Querschnittsbesetzung).

Phase 3 – Iterative Weiterentwicklung von Variantenansätzen in Korridoren in Abhängigkeit der baulichen und betrieblichen Restriktionen sowie qualitativen Auswirkungen auf das Gesamtnetz.

Für Korridore, in denen mehrere mögliche Laufwege und Bedienansätze bestanden, wurden diese einzeln bewertet. Sofern die Ergebnisse gleichrangig waren, wurden beide Varianten in die Gesamtnetzkonzeption weitergetragen. Sofern sich eine eindeutige Vorzugsvariante ergab, wurde nur diese für die Gesamtnetze verwendet.

Phase 4 – Kopplung der Einzelkorridore und der für die Korridore vorliegenden Alternativvarianten in Gesamtnetze, die betrieblich und baulich machbar erscheinen.

Phase 5 – Weiterentwicklung der Gesamtnetze und Priorisierung möglicher Bauabschnitte in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck für ein realistisches Gesamtszenario.

Phase 6 – Entwicklung eines flankierenden Busnetzes für das Gesamtszenario mit iterativer Prüfung von unterschiedlichen Ansätzen in den nicht von der Straßenbahn erschlossenen Gebieten.

Phase 7 – Modellierung des finalen Gesamtszenarios und Ergebnisdarstellung.



Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt

Nachfolgend werden die Erkenntnisse für die einzelnen Korridore in den jeweiligen Phasen dargestellt und die Auswirkungen auf die Untersuchungen beschrieben. Dabei bleibt die Innenstadt vorerst unbetrachtet, da eine Führung aller Linien über die zentrale Altstadt als notwendig gilt und die exakte Verortung der Durchfahrung der Innenstadt hierbei nicht

entscheidend ist. Die technische Realisierbarkeit wird daher erst in den folgenden Kapiteln erörtert.

4.1.2 Korridor Nord (Bad Schwartau inklusive Cleverbrück)

Der Korridor weist bereits eine hohe Nachfrage im Bestand und zusätzlich hohe zusätzliche Nachfragepotentiale für ein Straßenbahn-Angebot auf. Durch die Lage im Netz besteht eine sehr hohe Bündelungsfähigkeit und ohne zusätzliche Travequerung auch keine Alternativtrasse (siehe Kapitel 4.1.5). Da die Nachfrage im südlichen Teil für einen 10-Minuten-Takt bereits zu hoch ist, wurde eine Aufspaltung auf zwei Linienäste als betrieblich beste Lösung angesehen. Diese stellen bis Vorwerk die notwendige Kapazität mit einem überlagerten 5-Minuten-Takt sicher. Für die beiden Außenäste drängt sich die Linienführung aus den heutigen starken Busachsen auf. In Phase 3 wurden diverse Untervarianten im Bereich Vorwerk sowie weitere Verlängerungen im Bereich Cleverbrück - Bad Schwartau ausgeschlossen, da für den zu erwartenden Mehraufwand keine hinreichende zusätzliche Nachfrage oder eine Reduktion der Busbetriebsleistung zu erwarten wäre. Vielmehr stellte sich eine starke tangentiale Busachse zwischen Stockelsdorf, Clever Landstraße und Bad Schwartau, die alle drei Straßenbahn -Radialen vernetzt, als beste Lösung in diesem Korridor heraus.

Alternative Linienführungen mit besserer Feinerschließung des Stadtbezirks Holstentor-Nord wurden verworfen, da hier straßenräumlich keine Eignung für eine Straßenbahn gegeben ist.
Auch eine baulich einfacher zu realisierende Führung gebündelt mit dem Korridor in Richtung Stockelsdorf bis zur Lohmühle und Weiterführung über den breiteren Straßenquerschnitt im Verlauf “Bei der Lohmühle” bis Vorwerk wurde bereits in Phase 2 ausgeschlossen, da den denkbaren baulichen Umsetzungsvorteilen eine erheblich schlechtere Erschließungswirkung gegenüber steht, die Verkehrsbelastung hoch ist und zudem für die südliche Schwartauer Allee weiter ein dichtes Busangebot finanziert werden müsste.

4.1.3 Korridor Nordwest (Stockelsdorf)

In diesem Korridor weist die direkte radiale Führung bis ins Stadtzentrum Stockelsdorf eine hohe Nachfrage aus, die mit einem 10-Minuten-Takt kapazitativ kongruiert. Da eine Verdichtung der Achse somit nicht zwingend nötig ist, verursachen weitere Außenäste höhere Betriebskosten bei geringerem Nutzen. Denkbare Abschnitte in Richtung Dornbreite, Schönböcken, Groß Steinrade und Stockelsdorf-Nord wurden aufgrund der geringen Nachfragewirkung bei höheren Betriebkosten und baulichsteils schwierig umzusetzenden Rahmenbedingungen bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Eine Führung der Achse in Richtung Cleverbrück (siehe 4.1.2) über die Friedhofsallee wurde in Phase 3 verworfen, da ein deutlich geringeres Nachfragepotential als über die Schwartauer Allee und Vorwerk besteht und sich dort eine weitere Linie aus Kapazitätsgründen als notwendig herausgestellt hat.

Das Linienende in Stockelsdorf wurde in Phase 3 in verschiedenen Varianten geprüft. Die im Zielnetz unterstellte Endstelle am Ravensbusch mit räumlich feinerschließender Durchfahrung des Zentrums via Ahrensböker Str. und Marienburgstr. hat sich hierbei als zielführend erwiesen,

da hierdurch die meiste Einsparung an Buskilometern bei guter Erschließungswirkung möglich ist.

4.1.4 Korridor Südwest (Buntekuh und Moisling)

In den Phasen 1+2 wurde die hohe Bündelungswirkung und das hohe Nachfragepotential über die Ziegelstraße bestätigt. In Phase 3 wurde geprüft, ob eine Verdichtung mit einer zweiten Linie die Nachfrage weiter steigern kann. Hierbei wurden auch verschiedene Endstellen und Erschließungsvarianten im Bereich Buntekuh überprüft. Die Nachfragewirkung blieb verglichen mit anderen Korridoren jedoch unterdurchschnittlich, sodass eine Verdichtung mit einer zweiten Linie für die ersten Umsetzungsstufen verworfen wurde. Über Buntekuh hinaus besteht nur im Korridor in Richtung Moisling ein ausreichend hohes Nachfragepotential, welches jedoch innerhalb von Moisling auf drei Korridore aufgespalten wird. Eine alle Nachfragebereiche erschließende Lösung ist nicht möglich und Varianten mit optimaler Erschließung stellten sich baulich als schwierig heraus. Da auch weiterhin starke Busachsen in Richtung Moisling über Sankt-Lorenz-Süd bestehen und insbesondere der Bahnhof Moisling auch aus verschiedenen Korridoren angefahren werden sollte, weswegen weitere Busleistungen notwendig sind, hat sich auch aus Sicht der Betriebsleistung eine Durchbindung nach Moisling nicht als vorteilhaft erwiesen. Da die grundsätzliche Nachfrage jedoch vorhanden ist und mit einer möglichen Alternativführung mit neuer Travequerung im Bereich Hohenstiege auch eine optimierte Variante besteht, wird der Korridor Moisling für eine mögliche weitere Ausbaustufe empfohlen und nicht verworfen.

Über Buntekuh hinausgehend wurden mögliche weitere Endpunkte am CITTI-Park Herrenholz, im Bereich Moislinger Baum oder Hamburger Str. Untersucht. Alle Varianten wiesen nur geringe zusätzliche Nachfrageeffekte bei gleichzeitig höheren Baukosten auf und werden daher nicht zur Umsetzung empfohlen. Eine konsequente Ausrichtung des Busverkehrs auf die Haltestelle Buntekuh mit optimierten Umsteigebeziehungen hat sich auch als betrieblich effizienteste Lösung herausgestellt. Zur optimalen Erschließung von Buntekuh hat es sich als ausreichend erwiesen eine Verlängerung der Trasse von der Ziegelstraße bis zum Quartierszentrum vorzunehmen. Eine rückwärtige Führung über Fregattenstraße weist gegenüber einer direkten Führung über die Ziegelstraße ein geringeres Nachfragepotential auf und wurde daher verworfen. Eine Optimierung der Fußwegebeziehungen in Richtung Ziegelstraße bzw. Quartierszentrum ist für eine Hebung der Nachfragepotentiale ausreichend.

Ein zusätzlicher Linienast im Bereich Sankt Lorenz-Nord in Richtung Beethovenstraße bis zur Schönböckener Str. / Hugo-Distler-Straße hat in den Phasen 1+2 ebenfalls eine hinreichend hohe Nachfrage gezeigt. Jedoch würde hierfür eine weitere Linie benötigt, für die auf der anderen Seite der Innenstadt kein passender Gegenast besteht. Zudem wären weiter Busangebote in Richtung Roggenhorst/Groß Steinrade nötig und eine bauliche Machbarkeit über Artlenburger Str. oder Beethovenstraße erscheint ebenfalls herausfordernd. Daher wurden im Abgleich zu anderen potentiellen Ästen diese Varianten in Sankt Lorenz-Nord zum Ende der Phase 3 verworfen.

Der Korridor Innenstadt – Moisling via Moislinger Allee bzw. durch weitere Straßenzüge in Sankt Lorenz-Süd wurde ebenfalls geprüft. Das grundsätzliche Potential ist hier ebenfalls als straßenbahnwürdig einzustufen. Eine Führung über Wendische Straße wurde hierbei jedoch

aufgrund der Fahrbahnbreiten und Radien bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Ebenso wurde die Führung über die Moislinger Allee aufgrund der geringen Restbreiten und des kurvigen Verlaufs als herausfordernd angesehen. Da nachfrageseitig für Varianten in Richtung Moisling (s.o.) zudem der Korridor über Ziegelstraße die höhere Wirkung erzielte, wurden die Varianten über die Moislinger Allee in Phase 3 zurückgestellt. Im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer direkteren Verbindung aus Richtung Hauptbahnhof in Richtung SANA-Klinikum und Hochschulstadtteil wurde auch eine tangentiale Führung über Lachswehrallee und Berliner Allee untersucht. Hierbei würde auch das Drägerwerk als Arbeitsplatzschwerpunkt direkt angebunden. Um zusätzlich auch den Hauptbahnhof anzubinden, wäre eine Führung über den Töpferweg denkbar, wenn eine direkte Fortführung auf die Lachswehrallee möglich wäre. Aufgrund der geringeren Nachfrage dieser Ergänzungsachse gegenüber der Stammstrecke über Mühlenstraße und Ratzeburger Allee (siehe Kapitel 4.1.7) wird diese Ergänzung für eine weitere Umsetzungsstufe zurückgestellt. Zudem wurde geprüft ob eine Teilrealisierung, z.B. mit Endpunkt am Drägerwerk nachfrageseitig sinnvoll wäre. Hierbei stellte sich heraus, dass aufgrund des weiter dichten Busangebots in Richtung Moisling keine ausreichend hohe Zusatzwirkung der Straßenbahn entsteht, sondern diese nur eintritt, wenn eine Fortführung bis mindestens zum SANA-Klinikum umgesetzt würde.

4.1.5 Korridor Nordost (Kücknitz und Karlshof, Eric-Warburg-Brücke)

Der Korridor in Richtung Kücknitz und Travemünde weist bereits durch die Status-Quo-Nachfrage ein straßenbahnwürdiges Potential auf, welches in den Untersuchungen bestätigt wurde. Jedoch wurden travequerende Varianten in Richtung Kücknitz für diese Untersuchung nicht weiter verfolgt, da eine bauliche Realisierbarkeit und die zu erwartenden Kosten den auf anderen Korridoren leichter hebbaren Nachfragepotentialen gegenüberstanden. Zudem ist eine durchgehende Führung bis Travemünde auch nachfrageseitig als schwierig einzuschätzen, da sich die Nachfrage auf mehrere Teilkorridore aufteilt. Eine Brechung der Achse in Kücknitz würde erfordern, dass die Busverkehre aus Travemünde dort ebenfalls gebrochen werden, womit Direktverbindungen gegenüber heute verloren gehen würden. Da die grundsätzliche Nachfrage bis Kücknitz jedoch vorhanden ist und mit der Solmitzstraße auch eine optimal feinerschließende potentielle Führung vorliegt, wird die Variante nicht verworfen, sondern für weitere Umsetzungsstufen empfohlen. Hierbei sollte das Augenmerk insbesondere auf möglichen Travequerungen liegen, wo mehrere Optionen (Nutzung Herrentunnel, neue Umweltverbund-Brücke bei Schlutup) sich als denkbar erweisen. Ohne neue Travequerung wäre zudem auch eine bahnparallele Führung ab Vorwerk über Dänischburg-Siems denkbar, wenn beispielsweise ein Ast des Korridors Schwartauer Allee (siehe Kapitel 4.1.1) sich als nicht umsetzbar erweist.

Demgegenüber weist die Führung einer Straßenbahn in Richtung Karlshof oder Israelsdorf keine hinreichend hohe Nachfrage auf, die auch durch ein dichtes Fahrplanangebot nicht auf ein sttraßenbahnwürdiges Niveau angehoben werden konnte. Lediglich Karlshof könnte als Endpunkt herangezogen werden, wenn ein freier Linienast aus Richtung Innenstadt zur Verfügung stünde, da sich hier im Verlauf zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Karlshof noch höhere Nachfragepotentiale befinden. Jedoch hat sich in Phase 3 die Führung nach Karlshof als betrieblich ineffizient herausgestellt, da weiter ein starkes Busangebot in Richtung Kücknitz und Travemünde benötigt wird, welches die Nachfragepotentiale der südlichen Travemünder Allee ebenso heben kann. Die Führung nach Marli (siehe Kapitel 4.1.6) wurde daher ab Phase 3 weiterverfolgt und der Endpunkt Karlshof verworfen.

Da sich in Phase 3 herausstellte, dass mehr potentielle Äste auf der Westseite der Innenstadt ein hohes Nachfragepotential aufweisen als auf der Ostseite, wurde zudem überlegt, ob eine Entzerrung der Verkehre über den Holstentorplatz möglich ist, indem Verkehre in Richtung Vorwerk und Bad Schwartau ganz oder teilweise mit einer Linienführung über Gustav-Radbruch-Platz und Eric-Warburg-Brücke abgewickelt werden. Hierbei stellte sich heraus, dass bei entsprechender Netzverknüpfung hier ein ausreichendeswürdiges Bündelungspotential auf Nachfrageniveau einer Straßenbahn bestünde, obwohl dort heute kein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot angeboten wird. Da jedoch eine bauliche Umsetzung als herausfordernd erscheint, wird diese Lösung analog zur Travequerung in Richtung Kücknitz als mögliche weitere Ausbauvariante zurückgestellt, während für die Grundvariante die Variante ohne Nutzung der Eric-Warburg-Brücke festgelegt wird.

4.1.6 Korridor Ost (Schlutup und Eichholz)

Die Achse nach Eichholz über die Brandenbaumer Landstraße wurde bereits in das Basisnetz integriert, da hier eine durchweg gute Querschnittsbelastung vorliegt, insbesondere da sich am Linienende auch eine Arbeitsplatzagglomeration befindet. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Herrnburg hat sich als nicht potentialträchtig erwiesen, da gegenüber dem Laufweg des Busverkehrs die Wohngebiete schlechter feinerschlossen werden können und auch eine Verknüpfung mit dem SPNV die Fahrgastzahlen nicht deutlich steigern konnte, da die Verflechtungen in diesen Korridor zu gering sind. Allenfalls eine kurze Verlängerung bis zum Kreisverkehr Herrnburg wäre denkbar, erfordert jedoch größere Eingriffe in die Natur und die Beteiligung weiterer Gebietskörperschaften. Da ohnehin ein Busangebot in Richtung Herrnburg aufrecht erhalten bleiben muss, kann dieses auch weiterhin bis zur vorgesehenen Endhaltestelle Eichholz geführt werden. Die Endstelle Eichholz/Teich ist als Sensitivität geprüft worden und verändert die Nachfrageabschöpfung des Korridors kaum. Es kann also je nach baulicher Umsetzung der dortigen Gleisquerung bzw. Umsetzung eines Übergangspunktes zwischen Straßenbahn, Bus und potentieller Regio S-Bahn flexibel entschieden werden.

Der Korridor nach Schlutup weist nicht die notwendigen Fahrgastmengen für einen 10-Minuten-Betrieb auf, die einen Ausbau der Gesamtstrecke rechtfertigen würden. Aufgrund der großen Streckenlänge müsste der Nutzen hier auch entsprechend höher sein, als bei kürzeren Ausbaustrecken. Wenn die bestehenden Gleisanlagen ab Kirschenallee mitgenutzt werden könnten, würde sich eventuell ein anderes Bild ergeben, da hiermit deutliche Ausbaukostenersparnisse einhergehen. Allerdings ist unklar ob und wie Straßenbahn, eine geplante Regio S-Bahn und der Güterverkehr zum Schlutupkai auf diesem Abschnitt harmonsiert werden können. Auch verkürzte Ausbauten mit einer Endhaltestelle an der Wesloer Brücke über Schlutuper Straße oder Arnimstraße wurden geprüft. Da von Schlutup entweder ein Umstieg nötig wäre (schlechterer Nutzen) oder der direkte Busverkehr parallel aufrecht erhalten werden müsste (höhere Kosten) und die Fahrgasteffekte in den Teilabschnitten auf der Schlutuper Str. bzw. Arnimstraße nur gering waren, wurden diese Varianten verworfen.

Für das Zielnetz wurde daher eine Variante gewählt, die gute Adaptionsmöglichkeiten für zukünftige Weiterentwicklungen besitzt. Der Linienverlauf verstärkt die Äste Hauptbahnhof – Innenstadt – Gustav-Radbruch-Platz zum 5-Minuten-Takt und den Korridor Innenstadt – Marli zu einem angenäherten 5-Minuten-Takt über verschiedene Laufwege mit unterschiedlichen

Zwischenzielen. Für den Abschnitt zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Marli wurden die Varianten über Marlistraße oder Marliring geprüft. Die Variante Marliring schnitt hierbei nachfrageseitig besser ab, da die Erschließungswirkung der Trasse bis in die dicht besiedelten Wohngebiete entlang der Arnimstraße reicht. Zudem ermöglicht die Einführung dieses Linienasts von Osten in die Haltestelle Kaufhof eine später denkbare Verlängerung dieser Linie in Richtung St. Jürgen und Universität, womit eine halbringförmige Tangentialerschließung im Osten der Innenstadt entstünde.

Eine Führung der Verstärkerlinie über die Wahmstraße in Richtung Kaufhof wurde ebenfalls geprüft. Hierbei zeigte sich, dass die Nachfrageabschöpfung zwar bis Kaufhof ähnlich hoch ist, jedoch bereits in der 1. Ausbaustufe Zielnetz die maximale Aufnahmefähigkeit der Wahmstraße erreicht wäre. Insbesondere wenn zukünftig sowohl eine mögliche Erweiterung in Richtung Schlutup, als auch eine tangentiale Ergänzung in Richtung Universität möglich bleiben sollen, sollte die Variante über Gustav-Radbruch-Platz für die erste Baustufe präferiert werden.

4.1.7 Korridor Süd (UKSH und Universität)

Der Korridor aus der Altstadt in Richtung Ratzeburger Allee ist bereits für das Basiszenario zwingend gesetzt, da hier mit Abstand die größten Potentiale im Gesamtverkehr liegen. Es stellte sich bereits früh heraus, dass eine Bedienung mit nur einer Linie kapazitativ nicht ausreichend ist, weswegen von Beginn an mit zwei überlagerten Linien geplant wurde, die einen 5-Minuten-Takt herstellen. Mögliche Varianten über die Possehlstraße statt der Altstadtinsel wurden ausgeschlossen, da sich die Nachfrageabschöpfung massiv schlechter darstellte. Eine Führung über den Mönkhofer Weg statt der Ratzeburger Allee wurde aus baulichen Gründen für das Basisnetz ebenfalls zunächst ausgeschlossen, sodass bis zur Kreuzung Universitätsstraße eine gradlinige Führung gewählt wurde. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass für die Ratzeburger Allee die Umsetzung eines Radschnellwegs mit entsprechenden Flächenbedarfen beschlossen wurde. Daher stellen sich die im Status Quo noch günstigen Rahmenbedingungen für die Integration einer straßenunabhängigen Führung der Straßenbahn in einem Fall mit Radschnellweg anders dar, sodass nur eine gemeinsame Führung von MIV und Straßenbahn möglich erscheint. Diese Situation wäre aber am dem Mönkhofer Weg, als einziger möglicher Parallelachse gleich, sodass hier bei einer geänderten Führung der Straßenbahn keine Vorteile entstehen würden. Da zudem die Nachfrageabschöpfung einer Trasse über Mönkhofer Weg oder Ratzeburger Allee annähernd gleich ist, wurde für das Basisnetz die Variante über die Ratzeburger Allee beibehalten.

Für die Führung über den Campus wurden verschiedene Varianten untersucht. Die konkrete Umsetzung hängt sehr von der baulichen Machbarkeit und den Möglichkeiten einer konfliktarmen und schnellen Trassierung ab. Die Studie greift diesem komplexen Punkt nicht vorweg, sondern simuliert nur einen denkbaren Verlauf, der die Nachfrageeffekte gut widerspiegelt.

Für das Basisnetz wurde eine der beiden Linien über den Campus weiter in den Hochschulstadtteil geführt, die Führung beider Linien dorthin wurde als Unterplanfall untersucht. Ausgehend von diesem Netz wurden verschiedene Optionen für den zweiten Linienast geprüft,

u.a. mit einer Führung über den Campus, die ab Audimax nach Süden abschwenkend weiter den Verlauf bis St. Hubertus bedient. Diese Variante erzielte zwar gewisse Nachfragezuwächse im direkten Einzugsbereich, machte aber aus Richtung Süden entweder eine Parallelführung der Busse bis mindestens auf den Campus oder eine Brechung der Linien kurz vor einem der wichtigen Zielorte nötig, die entsprechend negative Nachfragewirkungen hatte. Eine Endstelle St. Hubertus wird daher nicht empfohlen, stattdessen sollten die von dort einbrechenden Busverkehre optimal mit der Straßenbahn vernetzt werden und beispielsweise im dichten Überlagerungstakt den Korridor Universität - Berliner Allee – Hauptbahnhof bedienen. Dieser Korridor wurde ebenfalls als Erweiterungsbaustein im Straßenbahnnetz geprüft, wird für die erste Ausbaustufe jedoch nicht empfohlen, da kein passender Gegenast besteht und auch Kannibalisierungseffekte mit der Hauptachse über die Ratzeburger Allee bestehen. Für weitere Ausbaustufen, insbesondere wenn die maximalen Zugzahlen in der Innenstadt überschritten sind, stellt die Trasse Uni – Hauptbahnhof via SANA-Klinikum eine wichtige tangentiale Ausweichrelation dar.

Sollten sich im Zuge der Umsetzungsplanung auf der Ratzeburger Allee wegen der Flächenkonkurrenz mit Radverkehr und MIV bauliche oder betriebliche Schwierigkeiten ergeben, steht zusätzlich zur Variante Mönkhofer Weg auch die weiträumigere Umfahrung über Berliner Allee und Kronsforder Allee zur Verfügung, die auch deswegen als Erweiterungsstufe vorgeschlagen wird. Diese Erweiterungsstufe kann zum Beispiel ins Basisnetz aufgestuft werden, wenn über die Ratzeburger Allee nur Kapazitäten für die Abwicklung einer Linie bestehen.

Insbesondere bei Führung der Busverkehre aus Süden weiter in Richtung Berliner Allee über Hochschulstadtteil schwindet die Notwendigkeit der Führung beider Straßenbahn-Äste in diese Richtung. Daher wurde die als Ergänzungsbaustein gerechnete Verlängerung beider Linien bis in den Hochschulstadtteil verworfen, da kaum zusätzliche Nachfrage abgeschöpft werden konnte. Stattdessen wurde auch eine abzweigende Endstelle im südlichen Campus gerechnet, die die Nachfrage dort besser auf die Straßenbahn konzentrieren kann. Mit einer solchen Lösung sind sowohl eine bessere Erschließung des Campus als auch mögliche Verlängerungen in Richtung Süden in Zukunft weiterhin möglich, weswegen diese als Vorzugslösung empfohlen wird.

4.2 Realisierbarkeit einer Straßenbahn in der Altstadt

Um die Querung der Altstadt mit der Straßenbahn einschätzen zu können, wurde nach einer Ortsbesichtigung (siehe Kapitel 7.5 – Anhang 5 eine grundsätzliche Analyse durchgeführt. Ausgangspunkt der Analyse ist die Annahme, dass für ein zukünftiges Netz mindestens eine durchgehende Ost-West-Querung möglich sein sollte und ein Abzweig nach Süden vorhanden ist. Zudem sollte geprüft werden, wie die nördliche Altstadt und der Gustav-Radbruch-Platz in das Netz eingebunden werden können und auf welchen Laufwegen eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung realisiert werden könnte.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Die Führungen in der Altstadt wurden im Anschluss an die nachfrageseitige Untersuchung in Kapitel 4.1 Analyse von Korridoren durchgeführt. Die Auswahl

orientiert sich dabei an den heutigen Führungen im Busbereich, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Knoten wurden im Rahmen der Analyse nummeriert (siehe Abbildung 9). Diese Nummerierung wurde bei der vertieften Untersuchung, die in Kapitel 7.3 - Anhang 3 beigefügt ist, genutzt.

4.2.1 Bauwerke

Die Querung der Innenstadt erfordert die Befahrung der Brückenbauwerke, die vor allem die Altstadtinsel erschließen.

Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore sind keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt worden, sondern es wurde eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, in der Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken aus der Trassenstudie Stadtbahn Kiel gezogen wurden.
Folgende Bauwerke wurden in die Machbarkeitsstudie mit einbezogen:

- BW002 Holstenbrücke
- BW004 Moltkebrücke
- BW005 Mühlentorbrücke
- BW006 Burgtorbrücke
- BW011 Puppenbrücke
- BW016 Mühlenbrücke
- BW025 Rehderbrücke
- Bahnhofsbrücke

Für alle Bauwerke wurden auf Basis der von HL zu Verfügung gestellten Unterlagen folgende Punkte, die im 7.2- Anhang 2 zu finden sind, analysiert:

- Baujahr
- Brückenklasse
- Zustandsnote
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn
- Breite und Einschätzung, welche Trasse (eigener Gleiskörper oder Mischbetrieb) möglich ist
- Einschätzung, ob ein Neubau erforderlich ist

Die Analyse hat gezeigt, dass die meisten Brücken ertüchtigt oder neu gebaut werden müssen. Falls weitere Planungsphasen für die Straßenbahn anstehen, sind die Bauwerke auch vertieft zu untersuchen.

4.2.2 Knotenanalyse

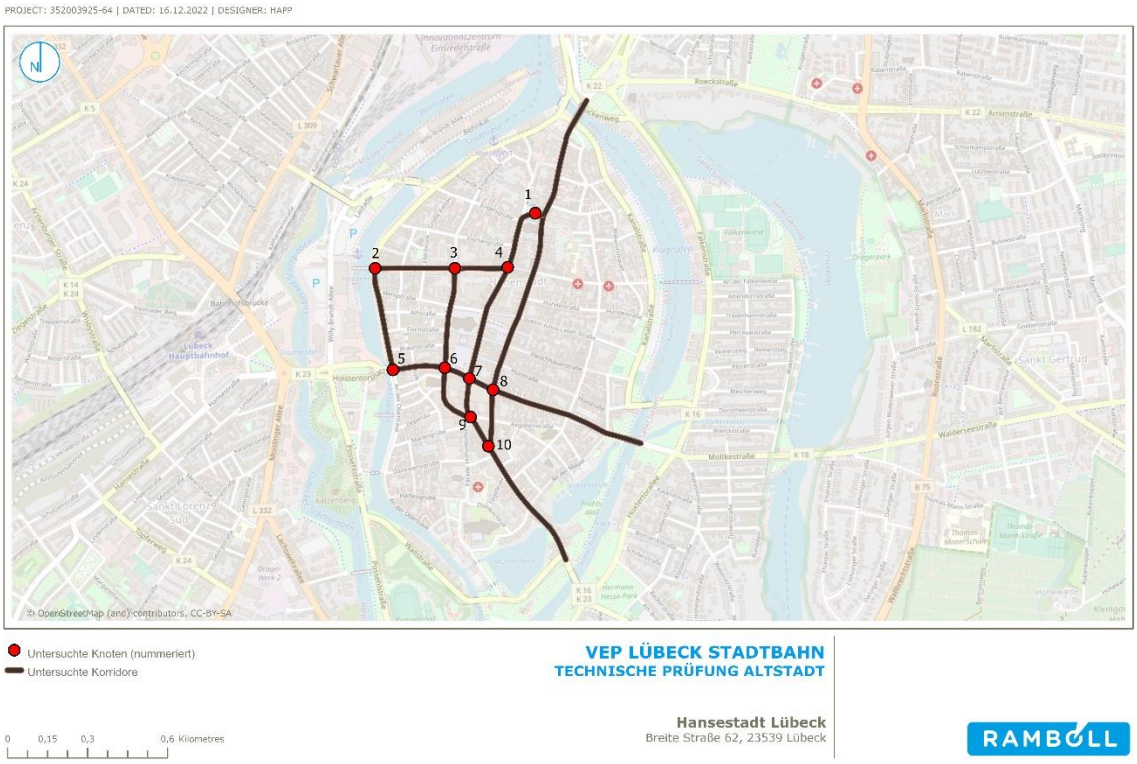


Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

Wie bei den Untersuchungen vorgegangen wurde, lässt sich aus Abbildung 10 entnehmen. Die breiteste Fahrzeug- und Infrastrukturkonfiguration wurde zuerst gewählt und anschließend die Parameter so verändert, dass die Unterbringung der Trasse möglich wird. Die dafür angepassten Parameter umfassen den Fahrzeugtyp (Drehgestell- und Multigelenkfahrzeug), die Fahrzeugbreite (2,40 m und 2,65 m) und den Kurvenradius (25 m und 23 m) (siehe Tabellen Kapitel 7.3 - Anhang 3). In Abbildung 10 ist der Knoten 2 beispielhaft für ein Drehgestellfahrzeug mit 2,65 m Breite untersucht worden. Im Rahmen der Untersuchung wurden weitere Konfigurationen geprüft, die den Eingriff in die Uferpromenade an der Stadttrave reduzieren können. Insgesamt zeigt sich, dass sich die Umsetzung nach Abschluss der technischen Grobprüfung als möglich herausgestellt hat.



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

Anschließend wurden die Ergebnisse der Untersuchung in einer Tabelle (siehe Kapitel 7.3 - Anhang 3, Tabelle 28) zusammengefasst. Aufgrund des Eingriffs in die Gehwege wurde geschlussfolgert, dass ein Abbiegen hier nur mit Eingriff in die Mindestgehwegbreite möglich ist. Durch andere Fahrzeugkonfigurationen können die Eingriffe gemindert werden, was Kapitel 7.3 - Anhang 3 zu entnehmen ist. Die genannte Tabelle wurde auch noch einmal in kartographischer Form zusammengefasst. Diese Karte fasst als Abbildung 11 die Erkenntnisse der technischen Machbarkeitsprüfungen in der Altstadt zusammen.

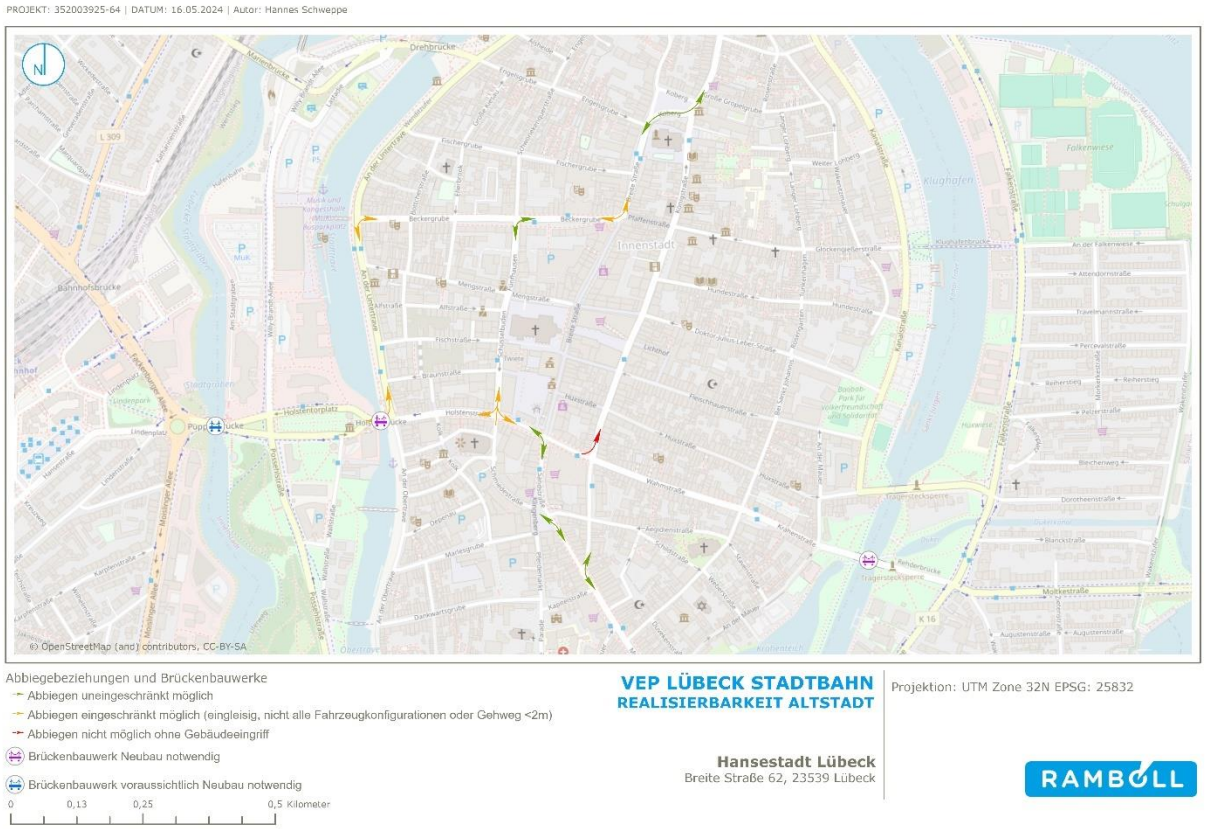


Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke

Die Abbildung 11 zeigt, wie die Altstadt durchfahren werden kann. An mehreren Knoten ist die Trassierung voraussichtlich nur realisierbar, wenn die Parameter Fahrzeugtyp, Ein-/Zweigleisigkeit und Kurvenradius angepasst werden.

Insgesamt ist die Durchfahrung der Altstadt entlang der Ost-West-Achse über Holstenstraße, Wahmstraße und Krähenstraße technisch möglich. Auch das Abbiegen vom Kohlmarkt in die Sandstraße ist aufgrund der verhältnismäßig großzügigen Platzverhältnisse in diesem Bereich der Lübecker Altstadt machbar. Das Abbiegen aus „An der Untertrave“ in die Beckergrube erfordert bei den breiteren Fahrzeugkonfigurationen einen Eingriff in den Uferbereich an der Trave. Ebenfalls untersucht wurde das Abbiegen aus der westlichen Holstenstraße in die Schüsselbuden, was allerdings nur eingleisig möglich ist. Auch die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden ist nur eingleisig möglich. Darüber hinaus können die Schüsselbuden ebenfalls nur eingleisig vom Kohlmarkt aus erreicht werden.

4.2.3 Straßenbreiten

Um einen möglichst störungsfreien Straßenbahnbetrieb zu gewährleisten, sind möglichst hohe Anteile von besonderem Bahnkörper förderlich. Insbesondere die in den letzten Jahrzehnten neu entstandenen Straßenbahnsysteme zeichnen sich durch einen hohen Anteil von besonderem Bahnkörper aus, der eine effektive Priorisierung der Straßenbahn im Straßenraum ermöglicht. Klar ist, dass in der Lübecker Altstadt der Fokus auf eine behutsame Integration der Straßenbahn in die bestehende Stadtstruktur gelegt werden sollte. Die verfügbaren Straßenbreiten,

städtebauliche Gestaltungsoptionen und Nutzungsanforderungen an den Straßenraum bedingen die Straßenraumaufteilung. In der Lübecker Altstadt stehen neben der Wahrung des UNESCO-Titels die städtebauliche Aufwertung durch die Straßenbahn im Vordergrund. Die Straßenbahn kann die Straßenräume nachhaltig umgestalten.

In der Lübecker Altstadt bestehen allerdings teilweise Straßenräume, die die Integration der Straßenbahn aller Voraussicht nach herausfordernd machen. Die Holstenstraße weist als Beginn der Ost-West-Achse immer eine Breite von mindestens 15 m auf. Im weiteren Verlauf bis Kohlmarkt steigt die Breite auf über 20 m an. Dort ist eine Straßenbahn gut integrierbar. Auch der Ast in südlicher Richtung zum Mühlentor weist durchweg hohe Straßenbreiten auf. Die Ost-West-Verbindung weist im weiteren Verlauf der Wahmstraße Straßenbreiten von nur knapp zehn Metern auf. Hier ist eine Sonderlösung möglich, die eine eingleisige Führung im Beidrichtungsbetrieb vorsieht. Da es sich um einen kurzen Abschnitt handelt, der im zentralen Innenstadtbereich liegt, erscheint hier allerdings eine Taktverdichtung dichter als ein 10-Minuten-Takt wenig realistisch und ist mit erheblichen betrieblichen Risiken behaftet. Die Strecke entlang der Untertrave weist hohe Straßenbreiten von über 20 m auf. Hier scheint eine Priorisierung der Straßenbahn gegenüber dem Individualverkehr realistisch. In der Beckergrube wechseln die Breiten des Straßenraums mehrfach, sind allerdings deutlich weniger herausfordernd als in der Wahmstraße und erfordern voraussichtlich nicht die Einrichtung eines eingleisigen Abschnitts.

Folgende Abbildung 11 zeigt die Straßenbreiten für das in Kapitel 4.3 hergeleitete Straßenbahnnetzstruktur.

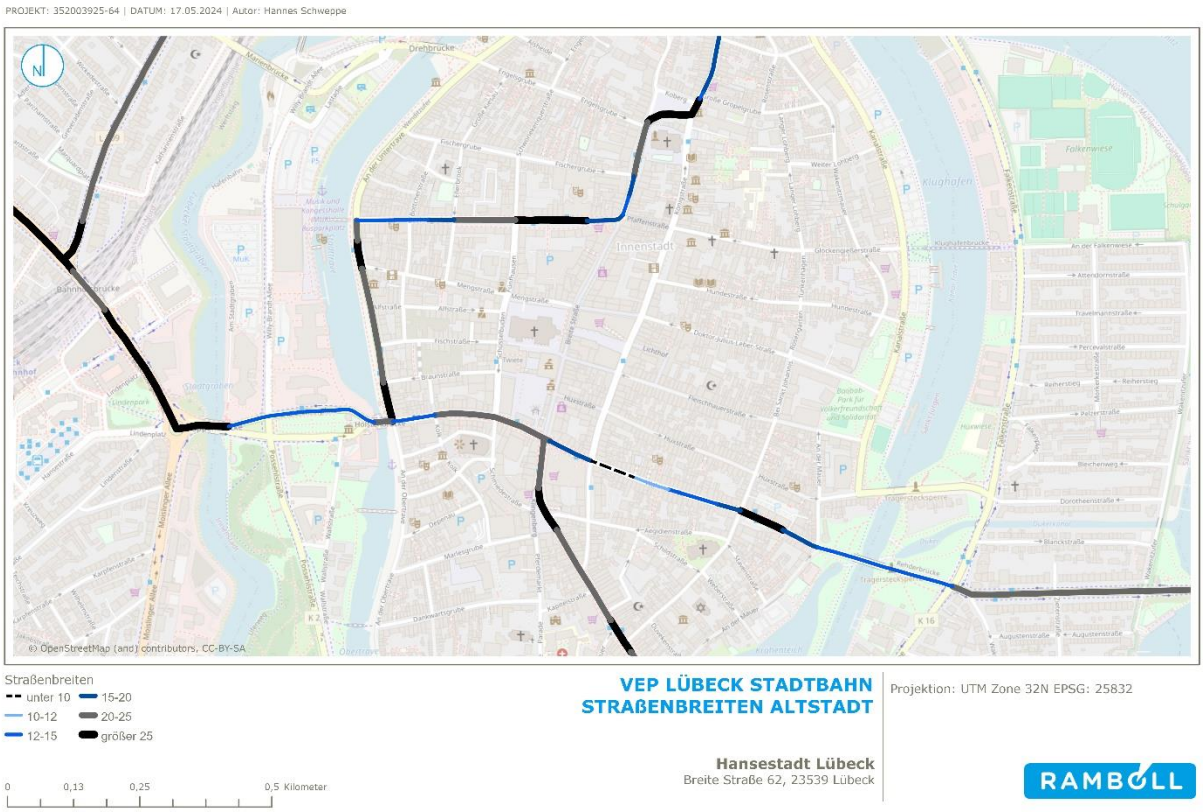


Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt

4.2.4 Fazit Querung Altstadt

Schlussfolgerung für die gesamte Innenstadt:

- Es wird empfohlen die weitere Untersuchung auf den minimalen Infrastrukturparametern wie folgt zu basieren: 2,65 m breites Multigelenkfahrzeug mit einem Mindestradius von 23 m in Kurvenbereichen. Das Multigelenkfahrzeug ermöglicht eine größere Flexibilität bei der Trassierung, insbesondere im Innenstadtbereich und erhält größere Platzreserven für andere Verkehrsarten als das Drehgestellfahrzeug. Die Breite von 2,65 m wird empfohlen, da diese Fahrzeuge eine höhere Fahrgastkapazität (Wirtschaftlichkeit) aufweisen und diese Breite das Standardmaß moderner Straßenbahnsysteme ist.

Genauere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und der Trassierung können andere Parameter als empfehlenswert hervorbringen und müssen mit den weiteren Planungsphasen zu Beginn einhergehen. Diese Schlussfolgerung fußt auf der erfolgten Grobuntersuchung. Die Altstadt ist wie in Abbildung 11 dargestellt auf der Ost-West-Achse durchfahrbar. Dafür muss auf die Sonderbauform mit einem eingleisigen Abschnitt in der Wahmstraße gesetzt werden. Auch die Trasse in Richtung Südosten (Mühlentor) ist durchfahrbar. In Richtung Norden ergeben sich Änderungen zum Bestand, die Straßenbahn kann nicht wie die bestehenden Busverkehre die Königstraße nutzen, da der Knoten Wahmstraße/Königstraße aus Gründen des Kurvenradius nicht machbar ist. Die Nutzung der Beckergrube in beide Fahrtrichtungen ermöglicht Fahrgästen eine leichtere Orientierung als heute (Bündelung der ÖV-Verkehre entlang der Achse Beckergrube-Koberg-Burgtor). An den Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave und Beckergrube/Breite Straße sind Eingriffe in die Gehwegbreite von zwei Metern bei der empfohlenen Fahrzeugkombination nicht auszuschließen. Insgesamt zeigt sich, dass die gewählten Parameter voraussichtlich die Einführung der Straßenbahn in Lübeck nicht ausschließen. In weiteren Planungsphasen wären in dem Fall weitere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit notwendig.

4.3 Netzkonzeption

Nachdem in Kapitel 4.1 die grundsätzlich nachfragewirksamen Korridore im Zulauf und in Kapitel 4.2 die Durchfahrung durch die Innenstadt hergeleitet wurden, wird in diesem Kapitel die konkrete Netzkonzeption beschrieben, die sich auf die vorhergehenden Ergebnisse bezieht.

4.3.1 Entwicklung Netzvarianten

Auf Grundlage der Analyseergebnisse konnten erste Überlegungen für Verknüpfungen von Korridoren getroffen werden. Dabei steht neben der generierten Nachfrage und passenden Takten auch eine Ausgeglichenheit der Anzahl der Linienäste im Zu- und Ablauf zur Innenstadt im Fokus. Hintergrund ist, dass möglichst eine gleiche Anzahl von Ästen westlich wie östlich des Holstentors bestehen sollte, um ein sinnvolles Betriebskonzept zu ermöglichen. Im Rahmen der Netzvariantendiskussion wurde eine Vielzahl von Lösungen diskutiert. Die gesamthafte Erschließung der Altstadt mit der Straßenbahn erfordert die Aufspaltung der Verkehre vom

Hauptbahnhof kommend in drei Äste, die jeweils den nördlichen, östlichen und südlichen Teil der Altstadt erschließen. Auf dem Südast werden hierbei kapazitativ zwei Linien benötigt, sodass insgesamt 4 Linienäste durch die Innenstadt verlaufen sollten.

1. Nord-Süd-Strecke

Nachfrageseitig hat sich gezeigt, dass eine mögliche Nord-Süd-Strecke ein großes Verkehrsbedürfnis befriedigen kann. Dem steht gegenüber, dass eine Nord-Süd-Strecke mit erheblichen Schwierigkeiten der technischen Machbarkeit verknüpft ist. Sowohl das Abbiegen in die Schüsselbuden ist nur eingleisig machbar, ebenso die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden. Um ein attraktives Angebot zu ermöglichen, sollte ein 10-Minuten-Takt gewährleistet sein. Sowohl die Einrichtung einer eingleisigen Trasse in der Schmiedestraße als auch ein eingleisiges Abbiegen in die Schüsselbuden birgt erhebliche betriebliche Risiken. Bei der Schmiedestraße scheint die Machbarkeit in baulicher Hinsicht sehr herausfordernd und ungewiss. Ein eingleisiges Abbiegen aus dem Kohlmarkt in die Schüsselbuden wirkt sich direkt auf andere hier verkehrende Linien aus.

2. Ausgeglichenheit der Linienäste

Für eine sinnvolle Konfiguration des Gesamtnetzes ist es förderlich, dass die Äste des Netzes im Gleichgewicht sind. Nachfrageseitig sind die Äste nach Eichholz, Stockelsdorf, zur Universität und nach Bad Schwartau am stärksten belastet. Außerdem hat sich nachfrageseitig gezeigt, dass sich zur Universität zwei Linien im überlagerten 5-Minuten-Takt positiv auswirken. Hierbei sollte angestrebt werden, dass eine möglichst lange Überlagerungsstrecke besteht, um durchgehende Verbindungen im dichten Takt anbieten zu können. Daher wurden die Linien 1 und 2 mit einem gemeinsamen Laufweg zwischen Vorwerk und Uni-Campus festgelegt, wo sich die Fahrten zum 5-Minuten-Takt überlagern.

3. Zweite Westzufahrt

Aufgrund der sich abzeichnenden dichten Belegung der Trasse im Abschnitt vom Hauptbahnhof zur Holstenstraße wurden auch weitere Möglichkeiten zur Erschließung der Altstadt aus Westen untersucht. Die anfängliche Fokussierung auf die Trasse am Holstentor entlang ergibt sich aus der heutigen Bedeutung im Busbereich. Es wurde zur Entlastung auch eine weitere Erschließung der Altstadt diskutiert. Eine mögliche Führung sah dabei ein neues Brückenbauwerk von der Musik- und Kongresshalle (MuK) zur Altstadtinsel vor. Die Diskussion dieser Führung stand im Zeichen des Neubaus der Radverkehrsbrücke über den Stadtgraben. Damit wäre eine zweite Erschließung der Altstadt gegeben. Eine Brücke an der MuK kann auch eine mögliche Trasse über die Marienbrücke zur Schwartauer Allee ermöglichen. Daraus würden sich neue Netzvarianten ergeben, die grundsätzlich mit den Konzeptionsüberlegungen harmonieren. Aufgrund der zu erwartenden ähnlichen Nachfragewirkungen wurden diese Optionen nicht vertiefter untersucht, sondern die Stammstrecke im Laufweg über den Holstentorplatz belassen.

4. Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, eine gute Verknüpfung der Straßenbahn zum SPNV sicherzustellen. Da die nachfragestarken Äste in Richtung Stockelsdorf, Schwartauer Allee und Buntekuh über die Bahnhofsbrücke verkehren,wäre eine Haltestelle auf der Brücke mit Treppenabgängen zu den Bahnsteigen eine Variante, die Umstiege erleichtern würde und gleichzeitig die Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste stark verkürzen würde. Zudem kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit durch den Entfall der Abbiegebeziehungen der Busse aus bzw. in Richtung ZOB deutlich gesteigert werden.

Aus betrieblicher Sicht sollte jedoch auch weiterhin eine Endstelle im Bereich des Hauptbahnhofs zur Verfügung stehen, um ggf. Verstärkerfahrten zu Nachfragespitzen abwickeln zu können. Diese könnte über eine entsprechende Ausschleifung aus der Stammstrecke an verschiedenen Stellen realisiert werden,

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden entlang der nachfragewürdigen potentiellen Straßenbahnkorridore unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und Planungsparameter zwei zusammenhängende Zielnetze entwickelt. Die Vorgehensweise ist in Kapitel 4.2 beschrieben. Da eine Vorfestlegung auf die Variante ohne zusätzliche Travequerung erfolgte, werden die nachfolgenden Details nur für das Zielnetz 1 dargestellt. Für eine valide Bewertung wurden hierbei auch Anpassungen im Busnetz vorgenommen, da die Straßenbahn diesen auf vielen Abschnitten ersetzt und das System als Zubringersystem grundlegend neu organisiert werden muss.

4.3.2 Zielnetz und -konfiguration

Das Zielnetz sieht die Einführung von vier Straßenbahnlinien vor, da bei einer höheren Linienanzahl aufgrund der dichten Belegung der Innenstadt-Stammstrecke keine 10-Minuten-Taktung je Linie mehr möglich wäre, was zu einer inkonsistenten Bedienung von Außenästen führen würde. Die Straßenbahnlinien übernehmen im Mitfall die Hauptlast des ÖPNVs in der Hansestadt Lübeck. In diesem Zuge wird das gesamte Busnetz überplant und umstrukturiert. Künftig übernehmen die Buslinien schwerpunktmäßig eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn. Lediglich die Abschnitte, die erst für weitere Ausbaustufen der Straßenbahn vorgesehen sind, erhalten weiter eine direkte Anbindung in die Innenstadt im Sinne eines hochwertigen Bussystems, während auf vielen anderen Relationen ein einmaliger Umstieg auf die Straßenbahn notwendig wird.

4.3.2.1 Straßenbahnlinien

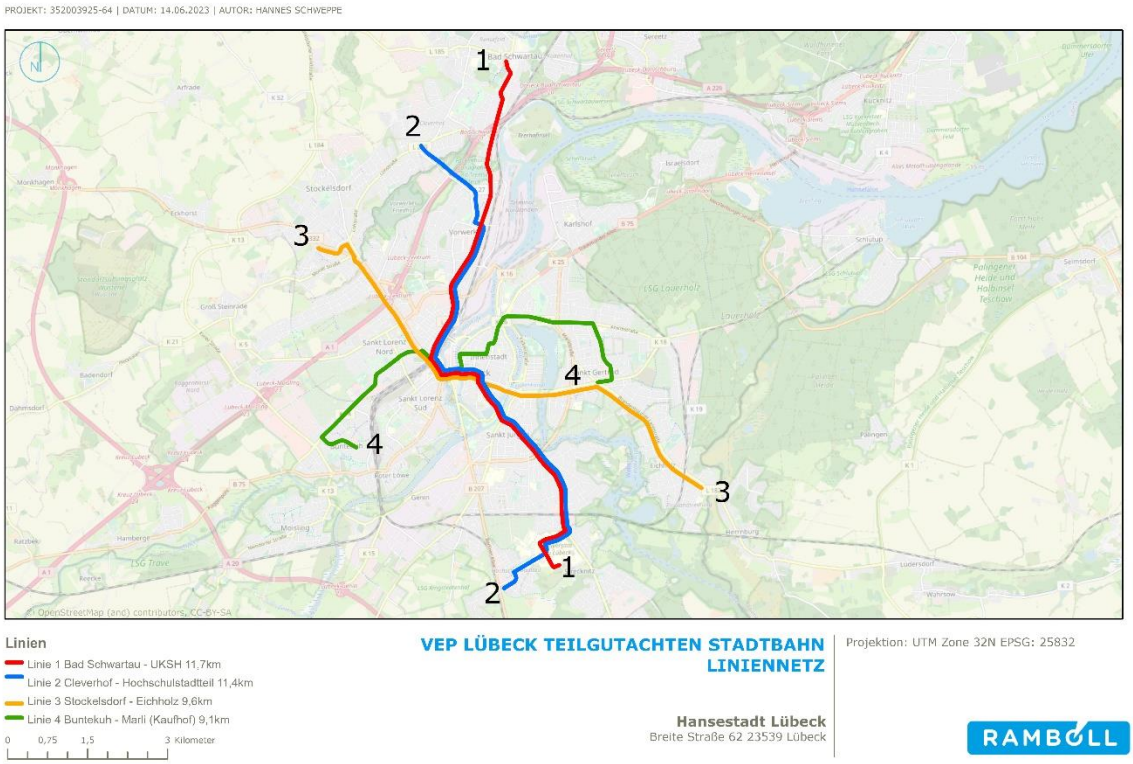


Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden

Das Netz der geplanten Straßenbahn in Lübeck sieht vier Linien vor, die in der Hauptverkehrszeit (HVZ) allesamt im Zehn-Minuten-Takt bedient werden:

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

Mit diesem Straßenbahnnetz werden die Stadtteile und Hauptziele (Bsp. Universität, UKSH) mit dem größten Fahrgastpotenzial erschlossen. Aus dem Netz mit vier Linien auf der Altstadtinsel ergibt sich die Möglichkeit, weniger Busse im Kerngebiet der Altstadt fahren zu lassen. Daraus ergeben sich auch Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Straßenbahnumfelds. Die vier Linien fahren jeweils im Zehn-Minuten-Takt und gewährleisten damit einen leicht merkbaren und attraktiven Fahrplan mit sechs Abfahrten pro Stunde in Haupt- und Nebenverkehrszeit.

Aus Überlagerungen im Linienverlauf ergeben sich Taktverdichtungen, beispielsweise bei den Linien 1 und 2, die im exakten Fünf-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus wird insbesondere in der Altstadt das Angebot durch Linienüberlagerungen verdichtet, weil hier alle vier Linien verkehren und die Hauptrelation zum Hauptbahnhof bedienen.

4.3.2.2 Begleitendes Busnetz

Auch bei einem realisierten Zielnetz (siehe Kapitel 5) sind weiterhin Buslinien zur Erschließung der nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtteile notwendig. Das begleitende Busnetz aufbauend auf das Straßenbahnnetz mit seinen vier Linien ausgearbeitet.

Für die Durchführung einer standardisierten Bewertung sollten möglichst wenige Linien und Linienführungen verändert werden, um eine Vergleichbarkeit zum Ohnefall sicherzustellen und die Bewertung von Kosten und Nutzen transparent durchführen zu können.

Die nachfragestärksten Relationen des heutigen Busnetzes werden mit dem vorliegenden Zielnetz von der Straßenbahn übernommen. Einige Linien entfallen daher komplett. Um Parallelverkehre zu vermeiden, werden weitere Buslinien verkürzt und einige Linienäste neu verknüpft. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf die Zubringerfunktion und ergänzende Tangentiallinien in Ergänzung zur Straßenbahn gelegt. Gleichwohl bleiben für viele Stadtteile, die nicht Teil des Straßenbahnnetzes sind, attraktive Verbindungen erhalten.

Die heutigen Regionalbuslinien bleiben im Konzept unverändert bestehen, da Parallelverkehre zur Straßenbahn auf den meisten Korridoren vernachlässigbar sind. Einzige Ausnahme stellt die aus Ostholstein ins Stadtgebiet einbrechende Linie 500 dar, die auf gesamter Länge zwischen Bad Schwartau und Hauptbahnhof parallel zur Straßenbahnlinie 1 verkehren würde. Hier zeigte sich in Nachfrageberechnungen, dass eine tangentiale Verschwenkung der Buslinie ab Vorwerk über Gustav-Radbruch-Platz in Richtung Marli und Eichholz sinnvoll ist. Für die Erreichbarkeit von Hauptbahnhof und Innenstadt ist aus Richtung Ostholstein zwar ein Umstieg nötig, dieser kann jedoch an einem kombinierten Bahnsteig stattfinden und ist aufeinander abgestimmt. Durch die tangentiale Weiterführung werden aus Richtung Ostholstein, Bad Schwartau und Vorwerk zahlreiche Ziele in der nördlichen Altstadt und im Lübecker Südosten erstmals direkt erreicht, sodass die Nachfragegewinne durch die Netzeffekte den Malus des Umstiegs deutlich überlagern.

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen im Stadtbusnetz gegenüber dem Fahrplan 2024 dargestellt.

Änderungen im Angebot der Stadtbuslinien

Tabelle 3: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien

Linie	Verlauf	Takt HVZ
5	**Moisling** – Drägerwerk – ZOB – Kohlmarkt – Gustav-Radbruch-Platz – Kücknitz – **Travemünde** (bis Kohlmarkt wie heutige Linie 5, ab Siems 2 Äste via Kücknitzer Scheide, 1 Ast via Seelandstraße)	10
9	**Bad Schwartau Bf**.-Bad Schwartau West-Clever Landstraße – **Stockelsdorf Mitte** (verkürzter Laufweg der heutigen Linie)	10
10 (neu)	**Schlutup**-Wesloer Brücke-Kaufhof-Fahlenkampsweg-Bf. St. Jürgen-Uni/UKSH-**Grillenweg**	10
11	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-**Buntekuh** (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
12 (neu)	**Blankensee/Groß Grönau**-St. Hubertus-Uni/UKSH-Hochschulstadtteilt-SANA-Klinikum-Lachswehrallee-ZOB	10 außen 20

13	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-Buntekuh (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
14	**Groß Parin**-Bad Schwartau-Bf. Bad Schwartau-LUV-Sereetz	30
21	**Gleisdreieck**-Wesloer Brücke-Arnimstraße-Gustav-Radbruch-Platz (wie heutige Linie 21 im verkürzten Laufweg)	30
500	**Ratekau/Scharbeutz/Timmendorfer Strand**-Bad Schwartau Markt-Tremskamp-Hochstraße-Gustav-Radbruch-Platz-Kaufhof-Wesloer Brücke-Eichholz-**Herrnburg** (nördlich von Bad Schwartau mit heutigen diversen Endpunkten)	30
Linien 2+7+12+15+16+17+18+33+35+38+39+40 verkehren **wie im Fahrplan 2024**, teilweise anschlussoptimiert auf die Straßenbahn		
Entfall der heutigen Linien 1+3+4+5+6+8+10+12+30+31+32		

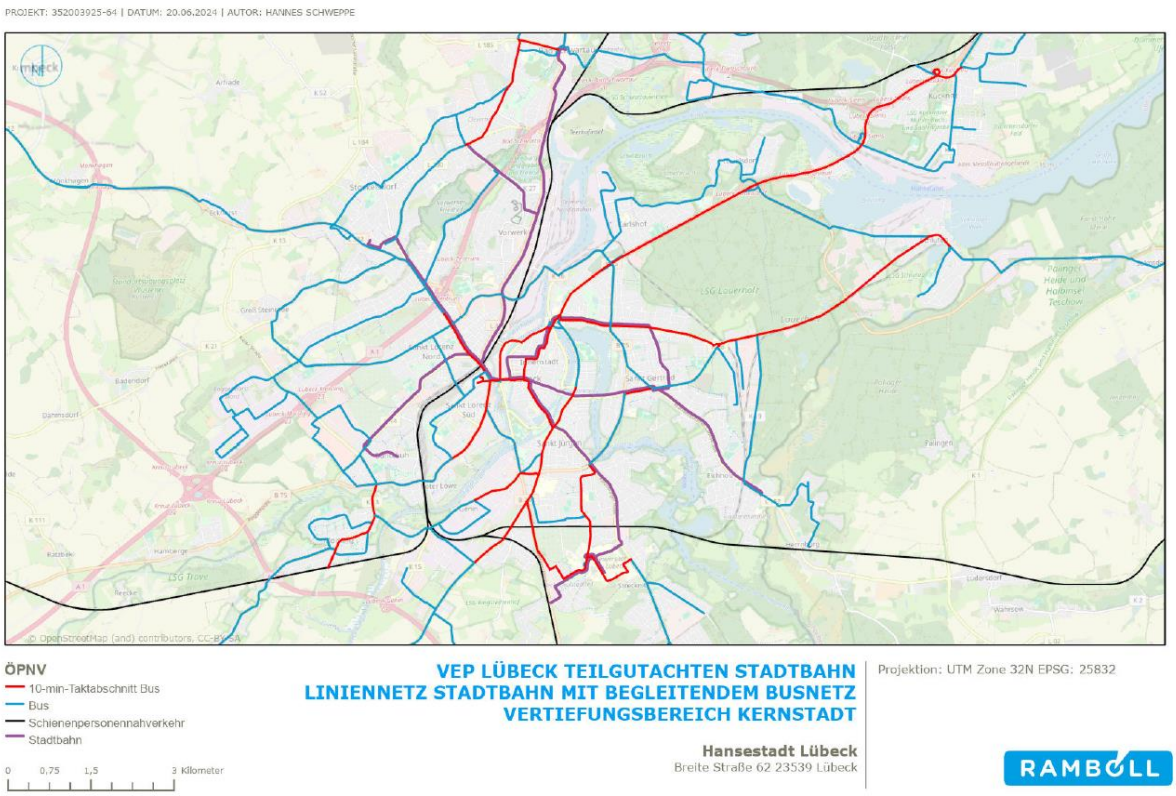


Abbildung 14: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck

Etwaige weitere Änderungen, insbesondere die Neugestaltung ganzer Korridore oder des Gesamtnetzes sollten entweder vorab erfolgen und somit bereits im Ohnefall übernommen werden oder als Ergänzungsbaustein im Nachgang umgesetzt werden. Erste Empfehlungen für weitergehende Änderungen im Kontext eines Straßenbahnnetzes sind in Kapitel 7.7 – Anhang 7 für den Regionalbusverkehr und in Kapitel 7.8 – Anhang 8 für den Stadtbusverkehr enthalten.

4.3.3 Oberbauformen

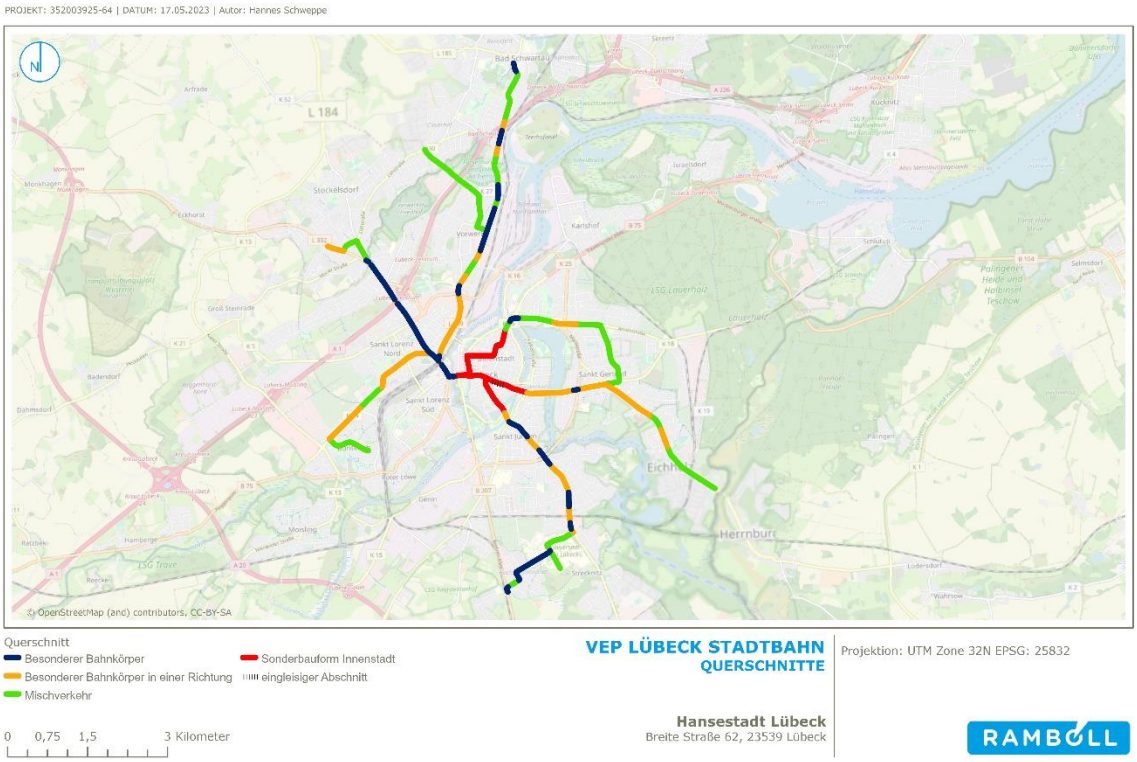


Abbildung 15: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz

Tabelle 4: Oberbauform Kernnetz

Oberbauform	Länge km
Besonderer Bahnkörper	6,7
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	9,3
Mischverkehr	12
Sonderbauform Innenstadt	3,4
Sonderbauform Innenstadt eingleisig	0,3

Das erarbeitete Netz der Straßenbahn sieht eine Gesamtstreckenlänge von 31,4 Kilometern vor. Im Rahmen der zuvor untersuchten Breite der Straßenräume in Kapitel 4.2.3 wurden die Querschnitte katalogisiert. Daraus können in der Konzepterstellung Führungen der Straßenbahn im Straßenraum abgeleitet werden, die prinzipiell technisch möglich sind. Es handelt sich hierbei um eine ausschließlich technische Abschätzung auf Grundlage des Straßenraums, die die lokalen Gegebenheiten wie beispielsweise Baumbestand außen vor lässt. Aus den Untersuchungen ergibt sich ein Anteil besonderen Bahnkörpers von 23 % in beiden Richtungen sowie weiteren 33 % in eine Richtung. Diese Untersuchung gilt für die Annahme, dass 2,65 m breite Fahrzeuge verwendet werden. Entsprechend kann der Anteil an besonderem Bahnkörper im Nachhinein durch Anspassung der Planungsparameter noch weiter erhöht werden.

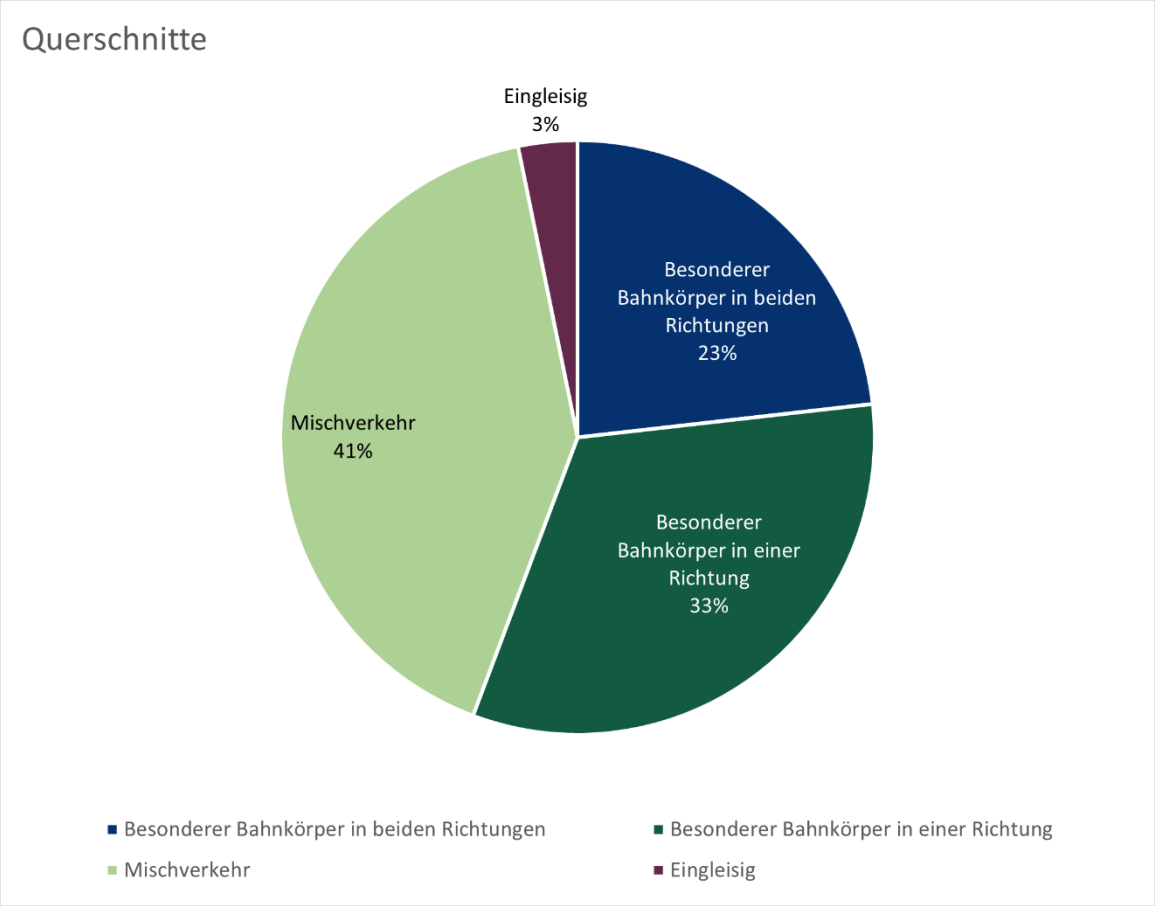


Abbildung 16: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in %

Tabelle 5: Anteile der Querschnittsformen

Querschnitt	Anteil
Besonderer Bahnkörper in beiden Richtungen	23 %
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	33 %
Mischverkehr	41 %
Eingleisig, genaue Gestaltung offen	3 %

Aus den Straßenbreiten ergeben sich die entsprechenden Querschnitte, was den besonderen Bahnkörper vor allem in den breiten Ausfallstraßen, z.B. Fackenburger Allee, Ratzburger Allee und Schwartauer Allee ermöglicht (siehe Abbildung 17).

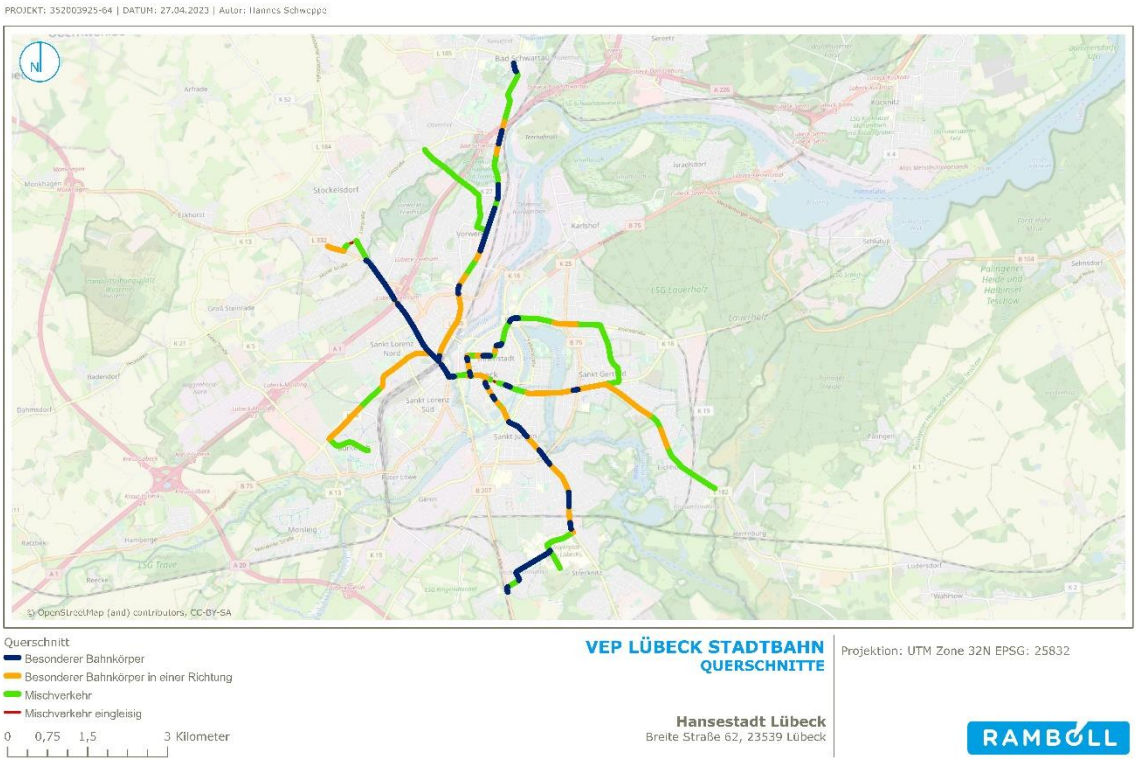


Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz

4.3.4 Nachfragemodellierung

Während die grundsätzlichen Konzeptionsbetrachtungen und die Herleitung der Zielnetze mit dem multimodalen Verkehrsnachfragemodell der Hansestadt Lübeck bewertet wurden, gelten für die Einflussgrößen der Nachfrage für die standardisierte Bewertung abweichende Rahmenbedingungen und –parameter. Daher wurde hierfür gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck ein Zielnetz ausgewählt, für welches bereits in diesem Projektstadium die Adaption auf die Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung erfolgte., Dadurch sind die Ergebnisse dieser Studie noch einmal konservativer verglichen mit einer herkömmlichen Betrachtung im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, da das Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung auf die sichere Seite geht. Die Erfahrungen aus vielen realisierten Straßenbahnprojekten zeigen, dass die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als die mit Berechnungsverfahren ermittelte liegt.

Ausgewählt wurde das Zielnetz ohne zusätzliche Travequerung, welches in den vorhergehenden Kapiteln bereits beschrieben wurde Für dieses Zielnetz wurden folgende alle notwendigen Kennziffern für Kosten und Nutzenkomponenten der standardisierten Bewertung ermittelt.

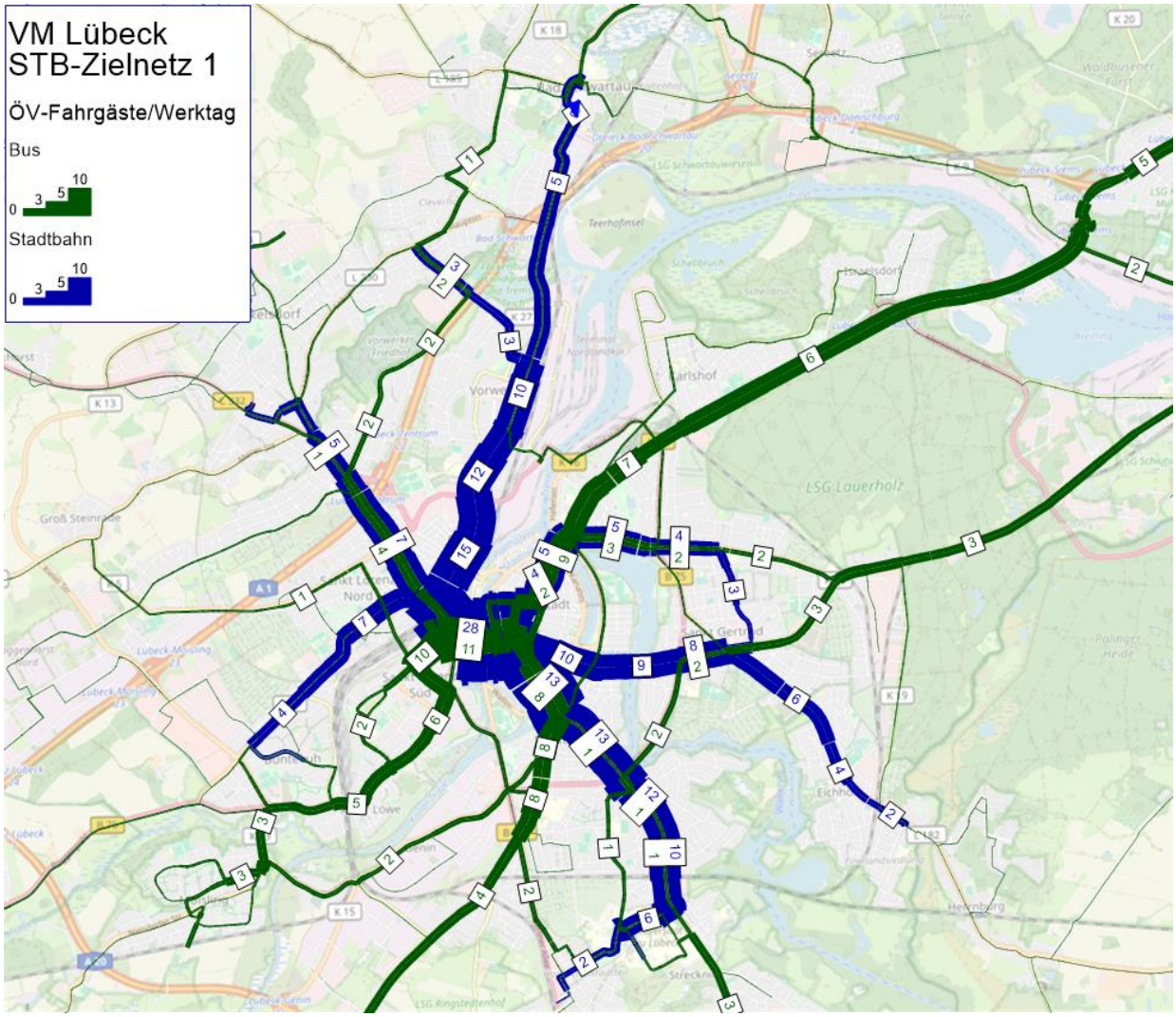


Abbildung 18: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1

4.3.5 Betriebskonzept (Takt, Fahrzeiten, Umläufe)

Die folgende Tabelle fasst die wesentlichen betrieblichen Kennzahlen für die vier Linien zusammen und weist die Fahrzeuganzahl mit Reserve (15 %) aus.

Tabelle 6: Betriebskonzept Zielnetz

Linie	Länge [km]	V [km/h]	Fahrzeit [min]	Umlauf [min]	Takt [min]	Anzahl Fahrzeuge
1	11,74	19	37,1	90	10	9
2	11,36	19	35,9	90	10	9
3	9,62	18	32,1	80	10	8
4	9,13	18	30,4	70	10	7
Summe	41,84	18,5				33 (ohne Reserve) 38 (mit Reserve)

Die Fahrzeuglänge ergibt sich aus dem Abgleich der nachfragstärksten Querschnitte (siehe Kapitel 4.1.1) bei dem 10-Minuten-Takt. Dabei wird von einer Ausnutzung von 65 % der Fahrzeugkapazität (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze) ausgegangen, welche als Dimensionierungskriterium gemäß VDV für die Standardisierte Bewertung vorgegeben ist (analoges Vorgehen Stadtbahn Kiel).

Der stärkste Querschnitt im aktuellen Modell liegt an der Schwartauer Allee nördlich des Hbf mit 15.000 Fahrgästen/Werktag für beide Richtungen. Die notwendige Kapazität errechnet sich auf dieser Basis wie folgt: 15000/2=7500 je Richtung, Annahme 15 % Spitzenstunde bei 65% Auslastung, 2 Linien, d.h. 12 Kurse: Kapazität 144 Fahrgäste.

Die notwendige Kapazität je Fahrzeug beträgt demnach mindestens 150 Personen (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze). Das kann aber nur ein erster Hinweis sein.

Es wird klar empfohlen hier nicht zu konservativ zu planen, die aktuellen Modellzahlen sind eine Art „Worst-Case-Szenario“, da sie den Formeln der Standardisierten Bewertung folgen und die zusätzlichen (nachfragesteigernden) VEP-Maßnahmen nicht integriert sind. Auch hat sich in fast allen neuen Straßenbahnsystemen gezeigt, dass nach Einführung die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als in den Modellen prognostiziert, war.

Da der Fahrzeugtyp noch nicht vorgegeben ist, führt dies zu einem 30 bis 40 m langen Fahrzeug der Breite 2,40 m oder 2,65 m. Ein Fahrzeug dieser Größe kann rund 200 -250 Personen befördern (bei 2,65 m sogar etwas mehr).

4.3.6 Standort Betriebshof

Gemäß der nachfolgenden Darstellung wird die zentrale und dezentrale Lage des Betriebshofes in der Anzahl und der Lage der Standorte unterschieden. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Trennung von Werkstatt und Abstellung.

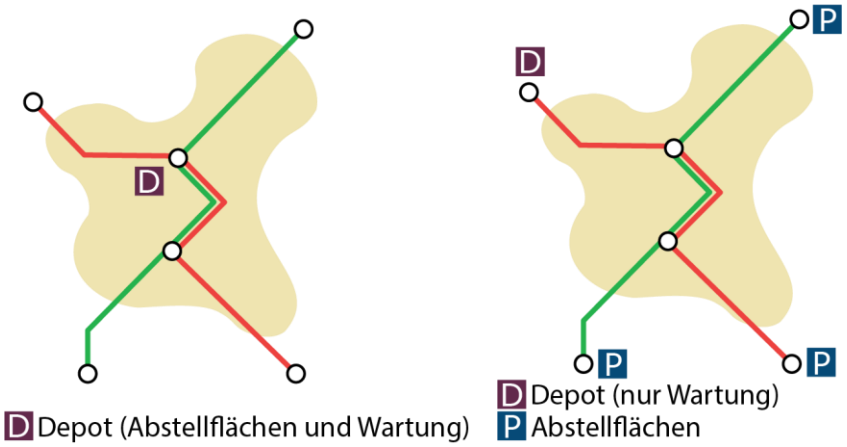


Abbildung 19: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten

Vergleicht man die beiden möglichen Strategien so ergeben sich daraus die folgenden grundsätzlichen Unterschiede.

Tabelle 7: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie

Input	zentraler Betriebshof		dezentraler Betriebshof	
Länge Strecke zum Betriebsnetz	minimal da Standort zentral im Netz liegt	+	Standortbedingt lang für einzelne Streckenäste	-
Linienbeginn der Strecke	kann lang sein in Bezug auf einzelnen Streckenästen	-	Standortbedingt kürzer, vor allem für die Abstellung	+
Wirtschaftlichkeit	Höher, da sich Synergien bei Werkstatt und Abstellung ergeben	+	Geringer, da u.a. längere Leerfahrten zwischen Werkstatt und Abstellung notwendig sind	-
Platzbedarf je Standort	Am zentralen Standort ist der Platzbedarf höher, da alle Funktionen an einem Standort zusammengefasst werden	-	Funktionen werden auf mehrere Standorte verteilt mit geringerem Platzbedarf je Standort	+
Platzbedarf gesamt	Platzbedarf gesamt ist geringer als bei dezentralen Standorten	+	Platzbedarf gesamt ist höher da mehrere Standorte benötigt werden	-
Fahrbetrieb	Minimiert Leerkilometer und Personalkosten	+	Höherer Aufwand und erhöhte Personalkosten	-
Fahrzeuginstandhaltung	Vorteilhaft, da die Infrastruktur für alle Arbeiten an einem Standort konzentriert wird und die Auslastung höher ist	+	Keine Nachteile, wenn Fahrfertig machen jeweils mit der Abstellung kombiniert wird, ansonsten müssen Funktionen mehrfach vorgesehen werden und Auslastung u.U. geringer	-
Grunderwerbskosten	In der Regel geringer, da der Platzbedarf niedriger ist	+	Höher, da mehrere Standorte, die auch nicht zusammenhängend sind	-

Die Gegenüberstellung in Tabelle 7 demonstriert sehr gut, dass viele Vorteile für einen zentralen Standort sprechen. Dazu kommt, dass bei einem neuen ÖPNV-System, welches zumindest im Fall der Straßenbahn auch eine neue Organisationsform benötigt, die Konzentration an einem

Standort zu empfehlen ist. Daher wird für die Standortsuche ein zentraler Betriebshofstandort mit allen Funktionen empfohlen.

Am Ende sind jedoch auch die tatsächlich zur Verfügung stehenden Standorte maßgebend. Selbst wenn alle Argumente aus der Tabelle 7 für eine zentrale Betriebshofstrategie sprechen, braucht es dafür den passenden Standort. Das bedeutet, dass aufgrund der zur Auswahl stehenden Grundstücke die gewählte Strategie unter Umständen noch einmal modifiziert werden muss.

Die notwendigen Anforderungen für das Straßenbahn-System werden in der folgenden Tabelle definiert.

Tabelle 8: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn

Input	Straßenbahn
Anzahl Fahrzeuge	40 (aufgerundet aus Betriebskonzept, Abschätzung)
Länge	Bis zu 45 m (das beinhaltet eine mögliche Verlängerung von Fahrzeugen für die Zukunft)
Anzahl der Arbeitsstände	6
Notwendige Größe	40.000 m²
Instandhaltungstiefe	100 %
Abstellmöglichkeit	ja
Erweiterungsflächen	nicht zugrunde gelegt

Auf Basis des in der vorstehenden Tabelle angegebenen Flächenbedarfs hat die Stadt Lübeck grob geprüft, welche Flächen als mögliche Standorte in Frage kämen. Zwei Flächen wurden als besonders geeignet identifiziert: Kleingartenfläche nahe Ziegelstraße sowie das SWL-Betriebsgeländer am Seeetzer Weg.

- Fläche nahe Ziegelstraße: Das ist eine Kleingartenanlage, welche nicht mehr im besten Zustand ist und deren Umnutzung denkbar erscheint. Es besteht die Schwierigkeit, dass der Boden schlecht für die Versickerung von Regenwasser geeignet ist. Daher müssen evtl. zusätzliche Versickerungsflächen eingeplant werden.
- Das Betriebsgelände von SWL am Sereetzer Weg: Wie viel Fläche nutzbar wäre, wäre in einer Folgephase mit SWL mobil zu klären. Attraktiv könnte in diesem Fall die Konzentration aller Werkstattflächen an diesem Standort sein. Zustätzlich wären aber dann wahrscheinlich weitere Abstellanlagen notwendig – evtl. auch nur für Busse. Ein ähnliches Vorgehen wurde in Kiel mit dem Depot und Werkstatt in der Dietrichstraße gewählt.

Weitere denkbare Flächen, die aber nur deutlich weniger geeignet erscheinen, sind:

- Fläche nahe Gewerbegebiet Genin: Wenig genutzte Gewerbeflächen, nur bei Trasse über Kronsforder Allee anbindbar.
- Fläche am Tremser Teich Schwartauer Landstraße/Warthestraße: Private Fläche, für die eine Nachnutzung gesucht wird – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen; nur ca. 3 ha.
- Fläche nahe Ziegelstraße/Padelügger Weg: Private Fläche, für die eine Umnutzung ansteht – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen.

- Fläche nahe An den Schießstände): Kleingartenanlage, Prüffläche des FNP; Anbindung direkt nach Querung des Industriegleises wahrscheinlich herausfordernd.

Falls eine Straßenbahn in Lübeck weiterverfolgt wird, sollte diese Standortsuche und Bewertung in detaillierterer Form durchgeführt werden. Das Ergebnis an dieser Stelle ist nur als vorläufig zu bewerten und gibt einen Hinweis, dass grundsätzlich Flächen der richtigen Größe zu Verfügung stehen.

4.3.7 Schnittstellen zu Dritten

Bei Einführung eines neuen Straßenbahnsystems sind viele Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, vorhandener Infrastruktur, Flora und Fauna, Anwohner:innen, vorhandenen Gebäuden etc. zu beachten. Diese Themen können in späteren Planungsphasen iterativ behandelt werden – im vorliegenden Gutachten wurde im Wesentlichen die Frage der Straßenraumbreite in der Altstadt und die Frage der grundsätzlichen Tragfähigkeit der Brücken betrachtet.

Die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern beinhalten z. B. die Querbarkeit einer Straßenbahntrasse für Fußgänger:innen (Sicherheit, Leistungsfähigkeit) oder parallele oder querende Wege für Radfahrer:innen[4]. So wird aktuell in der Vorplanung der Stadtbahn Kiel die Veloroutenplanung eng mit den konkreten Vorzugsvarianten der Stadtbahn abgestimmt, damit Konflikte vermieden werden.

Eine andere wesentliche Schnittstelle besteht zum MIV. Die Leistungsfähigkeit des geänderten Straßennetzes ist nachzuweisen, was im Allgemeinen kleinräumig (mit VISSIM oder HBS wie für die Stadtbahn Kiel nun in der Vorplanung) oder großräumig mit einem Verkehrsmodell (VISUM, auch in Kiel in der Nutzung) erfolgt.

Schnittstellen zu vorhandener Infrastruktur sind zu beachten, im Allgemeinen ist Grunderwerb von privaten Dritten zu minimieren (das ist eine der Planungsmaximen der Stadtbahn Kiel aktuell), da das die finanziellen und rechtlichen Risiken bei der Realisierung steigert. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch die vorhandenen Leitungen unter der Trasse (Regen- und Schmutzwasser, Versorger, Telekommunikation etc.). Im Allgemeinen verbleiben diese parallel nicht unter einer Trasse und werden verlegt. Das wird auch anteilig gefördert, ist aber zeitlich früh zu planen und wird oft vorlaufend bereits umgesetzt, um die Dauer der eigentlichen späteren Bauphase der Straßenbahn zu minimieren.

Schnittstellen zu Flora und Fauna betreffen oft den existierenden Baumbestand oder geschützte Naturgebiete in städtischen Räumen. Gutachten dazu sind in den späteren Planungsphasen notwendig, oft kann der bestehende Baumbestand nicht komplett erhalten werden und es sind Ausgleichsmaßnahmen notwendig. In der Vorplanung der Stadtbahn Kiel wird eine genaue Baumbilanz erstellt, das Grünflächenamt plant, ein Baumkonzept für die gesamten 36 km Stadtbahnstrecken erstellen zu lassen.

[4] Es sollte vermieden werden, Radverkehr auf einer neuen Straßenbahntrasse zu führen, da Radfahrer:innen sonst leicht in die Rillenschiene gelangen und stürzen können. Systeme, in denen die Rillenschiene mit Gummielementen aufgefüllt wird, welche die Straßenbahn bei Überfahrt „freifährt", haben sich bisher nicht bewährt, besonders nicht bei den Wetterbedingungen Regen und Schnee.

Weitere Schnittstellen zu Anwohner:innen und anderen Gebäuden betreffen Themen wie Lärm und Erschütterung oder die elektromagnetische Verträglichkeit - EMV (insbesondere mit Forschungsinstitutionen). Auch hier sind Gutachten in den späteren Planungsphasen zu erstellen.

Im weiteren Planungsprozess sind auch betriebliche Schnittstellen zur Feuerwehr, Rettungsverkehren oder der Müllabfuhr zu beachten. So wird bei der Stadtbahn Kiel in der Vorplanung der grundsätzliche Dialog mit der Feuerwehr geführt, um besondere Anforderungen integrieren zu können. Grundsätzlich ist das städtische Rettungskonzept unter Berücksichtigung der Anleiterung und Befahrbarkeit zu berücksichtigen.

4.4 Kostenschätzung

Die Kosten werden auf Basis vereinfachter Einheitskostensätze vergleichbarer Projekte abgeleitet. Für die Infrastruktur Straßenbahn werden die ermittelten Längen des Zielnetzes herangezogen, wobei Analogieschlüsse anhand des laufenden Projekts Trassenstudie Kiel herangezogen werden können (Stand Ende 2022). Dort wurde in der Trassenstudie bis Ende 2022 eine detaillierte Kostenermittlungen auf Basis einer Planung 1:2.2500/1:1.000 nach den Positionen der Standardisierte Bewertung durchgeführt. Für Lübeck werden noch keine Pläne erstellt.

Die notwendigen Investitionskosten im ergänzenden Busnetz beinhalten die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Straßenbahn erforderlich werden und die es ohne das Straßenbahnnetz allein nicht gegeben hätte. Das sind z.B. Umsteigeanlagen/Mobilitätshubs oder Busspuren im Zubringernetz. Laut Standardisierter Bewertung werden pauschal 10% der Baukosten als Planungskosten angesetzt.

Anlagenteil Nr.	Anlagenteilbezeichnung	Kosten [€]
Teil A: Verkehrswege ÖPNV		
10	Grunderwerb (nichtstädtische Flächen)	€2.954.108
20	einmalige Aufwendungen	€53.501.832
60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/-überführungen	€86.721.152
72	Gleise: Feste Fahrbahn	€98.860.467
73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	€11.220.000
74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	€961.510
81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	€503.691
90	Haltestellenausstattung und Zubehör	€1.420.000
100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	€12.780.000
110	Sicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	€20.710.000
120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	€5.680.000
131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	€20.243.645
132	Umformwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	€20.057.700
170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	€925.425
Teil B: Verlegung von Anlagen Dritter (sonstige Infrastruktur)		
300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	€163.389.130
310	Stützmauern	€1.177.378
340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme	€29.375.402
Zwischensumme		**€578.224.770**
400	10 % Planungsleistungen	€57.822.477
Gesamtsumme		**€636.047.247**

Abbildung 20: Ortsfeste Infrastruktur – Infrastrukturkosten (Stand 2022)

Die Fahrzeugkosten können nur grob geschätzt werden, da weder Typ noch genaue Länge feststehen. Für die 38 Fahrzeuge wird ein mittlerer Fahrzeugpreis von 4,5 Mio € angesetzt, was zu 171 Mio. € führt.

Auch für den Betriebshof liegt keine Planung vor, aus Vergleichsprojekten kann von durchschnittlichen Kosten pro Fahrzeug von 2,0 bis 2,5 Mio € ausgegangen werden, das führt zu 95 Mio. € (oberer Wert).

D.h. die Gesamtkosten für die Infrastruktur, Fahrzeuge und den Betriebshof (Stand 2022) können grob auf rund 900 Mio € abgeschätzt werden, was aber ohne Planungen nur als ein erster Hinweis dienen kann. In dieser Summe sind bisher keine Zuschläge und Risikopuffer enthalten.

4.5 Fördermöglichkeiten

Der Bund stellt für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben insbesondere das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Der Bundesanteil beträgt üblicherweise 75 % der förderfähigen Kosten.

Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich aus verschiedenen Landesprogrammen, insbesondere zu nennen ist hier das GVFG-SH, welches durch das Land Schleswig-Holstein aufgestellt wurde.

Im Landes-GVFG Schleswig-Holstein (GVFG-SH) wird – analog dem Bundes GVFG – eine Maximalfinanzierung von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten genannt. Es ist allerdings auf Grund der finanziellen Ausstattung dieses Etatpostens eher unwahrscheinlich, dass diese Förderquote für ein Projekt in der Größenordnung der Straßenbahn Lübeck allein aus Mitteln des Landes SH erreicht werden könnte. Nicht fixiert ist auch die Komplementärfinanzierung des Landes, die bei einer Förderung durch Bundes-GVFG durch das Land SH beigesteuert würde. Erfahrungen aus anderen Straßenbahnprojekten in Schleswig-Holstein gibt es bisher nicht. In anderen Bundesländern beträgt der Landesanteil in der Regel 15 %, sodass von diesem zumindest als Basisszenario ausgegangen wird. So wurde auch in Kiel für das Straßenbahnprojekt vorgegangen. Beispiele finden sich in Ulm (neue Straßenbahn Kuhberg/Science Park), Heidelberg (Mobilitätskonzept, u.a. Straßenbahn in die Bahnstadt) oder dem Straßenbahntunnel in Karlsruhe (Kombilösung).

Auf Grund der aktuell noch frühen Planungsphase mussten sowohl bei der Kostenschätzung als auch bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Anteile einige Annahmen getroffen werden. Bisher noch nicht berücksichtigt und im weiteren Planungsverlauf zu betrachten sind dabei der Wertausgleich für Anpassungen an sowohl städtischen Anlagen als auch solchen im Eigentum Dritter – dies kann insbesondere bei bereits vorhandenen (und damit teilweise abgeschriebenen Anlagen) relevant werden, die für die Straßenbahn umgebaut oder neu erstellt werden, z.B. Lichtsignalanlagen oder Versorgungsleitungen.

Grundsätzlich ist dem Zuwendungsgebenden gegenüber immer das Erfordernis der (Teil-) Maßnahme für das Gesamtprojekt Straßenbahn darzulegen, da nur in diesem Fall die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit gegeben ist.

4.5.1 Brückenbauwerke

Insbesondere bei Brückenbauwerken ergeben sich einige Themen, die gesondert zu den übrigen Anlagenteilen des Straßenbahn-Projektes zu betrachten sind.

Für Kreuzungsbauwerke, die andere Verkehrswege queren, kommen teilweise neben dem GVFG weitere Gesetzesregelungen zum Tragen, um diese Bauwerke (ggf. anteilig) zu fördern bzw. es tritt eine gesetzlich geregelte Kostenfolge ein. Diese ist beispielsweise im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zu untersuchen. Für Lübeck ergibt sich die Besonderheit der denkmalgeschützten Bauwerke im Innenstadtbereich, die besondere Aufmerksamkeit erfordert.

4.5.2 Förderanteile

(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
   a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
   b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
   c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen,

Für die Einführung eines Straßenbahnsystems kann für die Kostenteile A und B (siehe Tabelle) eine Förderung gemäß Bundes-GVFG von 75 % angenommen werden. Der Kostenteil C (Baunebenkosten und Risiken) kann lediglich für den Teil der Planungskosten mit der Pauschalen Förderung von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten gemäß Bundes-GVFG mit 75 % gefördert werden. Eine Risikoposition findet bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten keine Anwendung, da eine Förderung lediglich auf tatsächlich anfallende Kosten erfolgen kann. Für den Kostenteil D wird keine Förderung für Fahrzeuge, Betriebshof und Betriebshofstrecke angenommen, da diese im Rahmen des Bundes-GVFG nicht Fördertatbestand sind.

Möglichkeiten ergeben sich ggf. über Förderprogramme für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder für Ladeinfrastruktur. Zielgerichteter erscheint zum aktuellen Zeitpunkt aber eine Debatte auf politischer Ebene, ob auf Grund der Erfordernis insbesondere der Betriebshofanlagen – ohne die die Einführung einer Straßenbahn ja gar nicht möglich wird – eine Förderung denkbar wird. Gleiches gilt auf Landesebene zum Thema Fahrzeugförderung, welches für ein städtisches System anders zu bewerten ist als für Eisenbahnverkehre, da die betrieblichen Kosten des Stadtverkehrs nicht durch Regionalisierungsmittel unterstützt werden.

Städtebauliche Aufwertungen und parallele Maßnahmen, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Straßenbahn-Projekt stehen sind in aller Regel nicht zuwendungsfähig. Das ausgearbeitete Straßenbahnnetz ist so ausgeplant, dass nach aktuellem Stand von einem Anteil an besonderem Bahnkörper von 56 % ausgegangen werden kann (siehe Kapitel 6.1.3). Um die Anforderung gemäß §2 GVFG zu erfüllen, dass die Straßenbahnen „überwiegend auf besonderem Bahnkörper“ verkehrt, sollte in weiteren Planungsschritten ein Hauptaugenmerk auf die Steigerung des Anteils des besonderen Bahnkörpers gelegt werden. Hierfür ist insbesondere eine vertiefende Untersuchung der Straßenbreiten notwendig, um genauere Aussagen über mögliche Querschnittsbreiten treffen zu können. Auch für die nicht im besonderen Bahnkörper trassierten Abschnitte wäre eine gleichwertige Bevorrechtigung, z.B via Lichtsignalanlagen zu erreichen. Diese Planungsgrundsätze wären in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Tabelle 9: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator

Teil	Beschreibung	GVFG (Bund)	GVFG (Land)	Eigenanteil Hansestadt Lübeck	Bemerkung
Teil A	**Verkehrswege ÖPNV** Grunderwerb Trassen Bauwerke Gleise inkl. Weichen Haltestellen inkl. -ausstattung Telekommunikation Unterwerke Landschaftsbau und Bepflanzungen	75 %	15 %	10 %	Aufhebung Bahnübergänge (EKrG)
Teil B	**Verlegung von Anlagen** Bauwerke Leitungen Gewässer	75 %	15 %	10 %	Thema Leitungsverlegung, evtl.- Wertausgleich oder Folgepflicht nicht förderfähig
Teil C	**Baunebenkosten und Risiken** Fachplanung Baunebenkosten	Ca. 40 %	Ca. 7,5 %	Ca. 52,5 %	Teilweise nicht förderfähig (Baunebenkosten)
Teil D	**Betriebshof und Fahrzeuge**	0 %	0 %	100 %	Nicht förderfähig gemäß Bundes GVF, Annahme keiner Landesförderung
Teil E	**Städtebauliche Aufwertungen**	0 %	0 %	100 %	Als nicht förderfähig angesetzt

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz

Im Zuge der Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) sind auch die Potentiale einer Erweiterung eines reinen Busnetzes umfangreich hergeleitet worden. Mit diesem Verkehrswendeszenario sollte geprüft werden, wie weit der Modal Split des ÖPNV mit Angebotsausweitungen gesteigert werden kann, ohne bestimmte Rahmenbedingungen, wie die Belastung der Strecken in der Innenstadt, zu verletzen. Die Details der Herleitung sind dem eigenständigen Bericht zu entnehmen.

Analog zur Weiterentwicklung der Netzvarianten im vorliegenden Gutachten ist auch das Verkehrswendeszenario ausgehend von einem Basisnetz Schritt für Schritt weiterentwickelt worden, bis ein möglichst hohes Fahrgastwachstum mit optimiertem Gesamtnetz erzielt werden konnte. Bei der Interpretation zu beachten ist, dass für das Verkehrswendeszenario einige Streckenabschnitte auf dem Kreisgebiet Ostholstein in das Konzept einbezogen und aufgewertet wurden, während im Straßenbahnkonzept nur die bisherigen Lübecker Stadtbuslinien in die Überarbeitung einbezogen wurden. Eine Vergleichbarkeit besteht jedoch trotzdem.

Tabelle 10: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario

	Vergleichsfall o. Maßnahmen	Zielnetz Straßenbahn	Verkehrswendeszenario
Anzahl Straßenbahnlinien	-	4	-
Anzahl Buslinien	31	19	25
Anzahl Fahrten / Werktag	2.323	2.443	3.889
Wagenkilometer / Werktag	30.912	33.240	67.282
ÖV-Wege / Werktag Gesamtraum	194.732	234.018	242.063
ÖV-Wege / Werktag Binnen HL	73.300	100.966	103.532
Modal-Split ÖV – Lübeck	11,1%	15,4%	16,0%

Es wird deutlich, dass im Verkehrswendeszenario insgesamt ein höheres Fahrgastwachstum erzielt wird, als im hergeleiteten Straßenbahn-Zielnetz (inkl. Busergänzungsnetz).

Im Unterschied zum Verkehrswendeszenario bestand im Teilgutachten der Straßenbahn jedoch die Anforderung, die Leistungsausweitung in einem engen Rahmen zu halten und möglichst viel Busverkehrsleistung 1:1 durch die Straßenbahn zu substituieren. Um eine Finanzierung der Straßenbahn aus Bundes- und Landesmitteln förderfähig zu gestalten, ist zwingend ein Kosten-Nutzen-Faktor > 1 zu erzielen. Da hierbei auch die laufenden Betriebskosten, der effiziente Fahrzeugeinsatz und andere Parameter berücksichtigt werden, muss ein Zielnetz für eine Straßenbahn immer stark auf Effizienz fokussiert werden. Im Verkehrswendeszenario stand hingegen vor allem die Steigerung von Fahrgastzahlen im Vordergrund, da abgeprüft werden sollte, wieviele Fahrgäste mit Angebotsmaßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden können. Zwar wurden auch hier durch das iterative Vorgehen besonders unwirtschaftliche Ausweitungen wieder zurückgenommen, jedoch nicht in dem hohen Maße wie beim Teilgutachten Straßenbahn. Dies führt dazu, dass die beiden Ansätze zwar grundsätzlich vergleichbar sind, aber bedacht werden sollte, dass die Fahrgastzahlen des Straßenbahnnetzes ebenfalls noch steigerbar wären, wenn mehr Verkehrsleistung vorgesehen würde.

Deutlich wird der Unterschied der beiden Szenarien beim Blick auf die erbrachte Betriebsleistung. Während das Zielnetz Straßenbahn mit 33.240 Wagenkilometern gegenüber dem Fahrplan 2024 nur eine Mehrleistung von 7,5 % enthält, wird im Verkehrswendeszenario das Volumen mehr als verdoppelt (+117 %). Diese Ausweitung hat auch erhebliche Folgen auf die benötigte Anzahl an Fahrzeugen und somit auch die Betriebshofstandorte. Zudem wäre ein erheblicher Personalaufwuchs nötig. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bereits eine Steigerung des Modal-Split auf 16 % erhebliche Aufwendungen notwendig machen würde und das Netz zudem nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit für weitere Verkehre besitzt.

Im Straßenbahn-Netz hingegen wird trotz der erheblich geringeren Leistungsausweitung ebenfalls eine deutliche Steigerung des Modal-Split auf 15,4 % erzielt.Ein Abgleich der abgeschöpften Nachfrage nach Teilkorridoren zeigt, dass im Verkehrswendeszenario vor allem auf den Abschnitten außerhalb des Straßenbahn-Kernnetzes und auf den Tangentialen noch Fahrgastmengen gewonnen werden konnten, während die Abschöpfung innerhalb der Korridore des Straßenbahn-Kernnetzes trotz des erheblich üppigeren Angebots in etwa auf einem Niveau ist. Diese Erkenntnis ist folgelogisch, da im Verkehrswendeszenario insbesondere in den Außenbereichen teils massive Angebotsverdichtungen enthalten sind, die aus beschriebenen Gründen im Straßenbahn-Netz nicht umgesetzt wurden.

Es ist davon auszugehen, dass mit den Erkenntnissen des Verkehrswendeszenarios auch im Straßenbahn-Szenario weitere Leistungsausweitungen möglich wären, die den Modal-Split noch weiter steigern können. Aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit und der höheren Attraktivität einer Straßenbahn sind jedoch bei weitem keine so hohen Ausweitungen wie im Verkehrswendeszenario erforderlich.

Bei einer generellen Steigerung des Leistungsvolumens ist auch eine Ausbildung fester Hierarchiestufen im Netz deutlich einfacher umzusetzen. Im Verkehrswendeszenario konnte nachgewiesen werden, dass ein System aus starken Achsen und starken tangentialen Ergänzungslinien auch zur Entlastung der Kapazitäten in besonders stark nachgefragten Korridoren beiträgt. Auch der gezielte Einsatz von Expressverbindungen bei hohem Punkt-zu-Punkt-Aufkommen über einen langen Laufweg hat sich als effizient und nachfragesteigernd erwiesen.

Die im Verkehrswendeszenario hergeleitete Hierarchieebene eines “Metrobus” wird im Straßenbahn-Szenario weitestgehend durch die Straßenbahn ersetzt.

Bei einem Straßenbahn-System besteht durch das Produkt an sich bereits eine hochwertige und hoch leistungsfähige Netzebene, bei denen aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit grundsätzlich auch weniger Kapazitätsengpässe auftreten, als in einem vergleichbaren Busnetz. Dennoch gilt auch für das Straßenbahn-System, dass eine tangentiale Ergänzung notwendig ist, um die Nachfrage auf besonders stark belasteten Korridoren zu entzerren. Dies gilt insbesondere für die Ratzeburger und Schwartauer Allee, wo durch tangentiale Ergänzungslinien verhindert werden konnte, dass noch größere Fahrzeuge oder noch engere Takte eingesetzt werden müssten.

Zudem ist auch die hochwertigere Angebotsebene auf Niveau eines “Metrobus” auch im Straßenbahn-Szenario sinnvoll, da aufgrund nötiger baulicher Abwägung bzw. aus betrieblichen Gründen (vgl. Kap. 4) nicht auf allen grundsätzlich nachfragewürdigen Strecken eine gleichzeitige

Umsetzung einer Straßenbahn in der 1. Stufe möglich ist. Diese Teilstrecken werden daher als potentielle Erweiterungsbausteine. Somit verbleibt der Bus auf diesen stark nachgefragten Korridoren als "Vorläufer". Aufgrund des nachgewiesenen hohen Potentials sollten hier dieselben Planungsparameter wie für eine Straßenbahn gelten, was gradlinige Laufwege, einheitliche Takte und einen ganztägigen 10-Minuten-Takt (oder dichter) umfasst. Für die betreffenden Achsen wurde daher auch ein gradliniger Laufweg durch die Altstadt vorgesehen, um den Fahrgästen dieser Korridore einerseits einen direkten Innenstadtzugang und andererseits einen optimalen Übergang auf das Straßenbahn-Netz zu bieten.

Auch im Straßenbahn-Szenario zeigt sich die im Verkehrswendeszenario beschriebene Überlastung bestimmter Korridore in der Innenstadt, wenngleich in geringer ausgeprägter Form. Zur Entlastung der Innenstadt wurden daher viele Ergänzungslinien, die nicht als Metrobus klassifiziert wurden, tangential abgeleitet. Hierbei wurden jedoch optimierte Umsteigepunkte mit direktem Übergang zur Straßenbahn vorgesehen, zudem werden im tangentialen Laufweg auch mehrere andere Achsen erreicht, sodass für die Fahrgäste zwar teilweise ein Umstieg mehr entsteht, dafür aber andere Ziele und Korridore direkter und öfter erreicht werden. Diese Logik des "gebrochenen Verkehrs" mit einem zusätzlichen Umstieg führt zu einer besseren Bündelung in der kapazitativ leistungsfähigen Straßenbahn, während mit der eingesparten Betriebsleistung der Busse die tangentiale Ergänzung und dichtere Takte kompensiert werden können.

Die im Verkehrswendeszenario beschriebenen hochwertigen Umsteigepunkte sind auch auf ein Straßenbahn-Netz übertragbar. Hiermit sind insbesondere die Kreuzungsstellen der radialen auf die Innenstadt zulaufenden Straßenbahn-Linien mit den tangentialen Busachsen gemeint. Ein Beispiel stellt die Haltestelle Fahlenkampsweg dar, die im Verkehrswendeszenario als "Südkreuz" fungiert. Hier kann die starke Nachfrage der Ratzeburger Allee durch ein dichtes Busangebot auf dem Ring (St. Jürgen-Ring-Wallbrechtstraße) entzerrt werden, wenn gute Übergänge angeboten werden. Da für die Straßenbahn ohnehin neue Haltestellen gebaut würden und der öffentliche Raum umgestaltet wird, kann somit auch eine optimierte Haltestellenlage mit optimaler Verknüpfung mit möglichst kurzen Fußwegen ausgearbeitet werden. Insbesondere am Beispiel Südkreuz stellen sich hierbei aufgrund der Situation im MIV mit dem kreuzenden Brückenbauwerk und den Rampen und den parallelen Anforderungen aus dem Rad- und Fußverkehr besondere bauliche Herausforderungen, die nur integriert mit dem Blick auf die Belange aller Verkehrsträger gelöst werden können. Diese integrierte Betrachtung wird maßgeblicher Bestandteil des zur Zeit in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans sein, auf den an dieser Stelle verwiesen wird.

6. Fazit

Das Teilgutachten Straßenbahn hat gezeigt, dass technisch – auch in der Innenstadt – eine Straßenbahn in Form einer modernen Stadtbahn in der Hansestadt Lübeck eingeführt werden kann. Die Ergebnisse des Verkehrswendeszenarios zeigen, dass ein erweitertes Bussystem sehr bald an die Grenzen der Leistungsfähigkeit kommt. Der Vergleich Zielnetz Straßenbahn mit den Ergebnissen des Verkehrswendeszenarios des 5. RNVP legt nahe, dass das verkehrspolitische Ziel, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern, nicht mit einem reinen verbesserten Busverkehrssystem erreicht werden kann. Im dargestellten Straßenbahn-Zielnetz werden mangels Ausweitung der Gesamtverkehrsleistung

zwar die Ziele auch nicht erreicht, im Unterschied zum Verkehrswendeszenario sind jedoch bei weitem noch nicht alle potentialträchtigen Elemente aktiviert, sodass sowohl Restkapazitäten im Netz als auch potentialträchtige Maßnahmenansätze vorliegen. Zudem kommt der sogenannte "Schienenbonus“ zum Tragen, d. h. nur eine Straßenbahn ist in der Lage (im Vergleich zum Bus) deutlich mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Daher wird die Erreichung des politischen Modal-Split-Ziels mit einer Straßenbahn als möglich angesehen.

Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur, Fahrzeuge und Betriebshof einer Straßenbahn wurden mit ca. 900 Mio. € für das vorgeschlagene Netz grob abgeschätzt. Die Anteile für die Infrastruktur sind nach GVFG mit bis zu 90% förderfähig. Diese GVFG-Förderung beinhaltet auch Zuschüsse für Brückensanierungen oder Zuschüsse zur Umlegung von Leitungen, was bei ohnehin anstehenden Sanierungen oder Erneuerungen genutzt werden kann.

Im Gesamtzusammenhang sollte auch das Projekt Stadtbahn Kiel noch einmal erwähnt werden. Dieses 36 km Netz ist aktuell in der Vorplanung und schreitet mit großem lokalen Engagement voran. Eine Straßenbahn in Lübeck kann davon profitieren und es gibt sicher viele Synergieeffekte zwischen den Projekten, wenn sie in ähnlichen Zeitkorridoren geplant und realisiert werden.

Wie in Kiel darf die Straßenbahn nicht nur als reines Transportmittel gesehen werden. Die französischen Vorbilder der neuen Straßenbahnen der letzten 30 Jahre zeigen, wie eine Straßenbahn zur städtebaulichen Aufwertung und Erneuerung beitragen und diese voranbringen kann. Diese Chance besteht auch in Lübeck und ist positiv zu bewerte. Die ersten Visualisierungen (siehe Kapitel 7.9 – Anhang 9) deuten diese Potentiale an.

Risiken, die mit der Einführung einer Straßenbahn verbunden sind, sind in dieser Studie nicht im Detail ausgearbeitet worden, müssen aber auch genannt werden. Hier sind insbesondere die Beeinträchtigungen, die mit den notwendigen Bauphasen einhergehen, zu erwähnen. Dafür sind profunde Konzepte mit Kommunikationsstrategien zu entwickeln.

Es wird empfohlen als nächste Schritte folgendes zu untersuchen:

- Detaillierte Trassenauswahl für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Vertiefte technische Machbarkeit für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

7. Anhang

7.1 Anhang 1: Regelquerschnitte

7.1.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

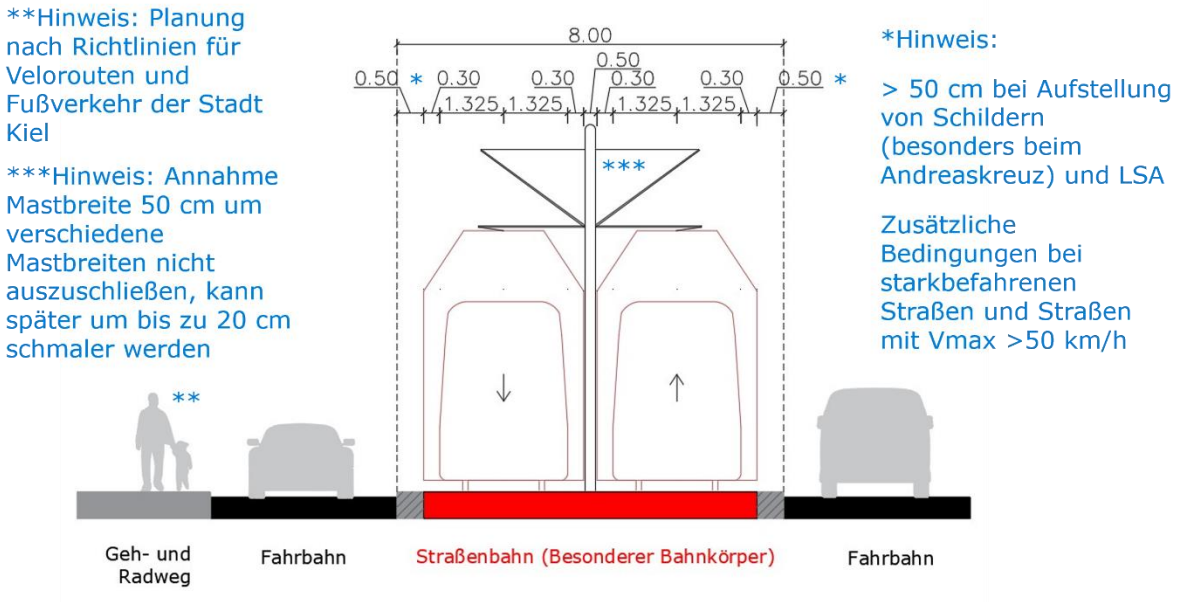


Abbildung 21: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

Der gesamte Querschnitt hat eine Breite von 8,00 m, wobei jeweils 0,5 m Straßensicherheitsraum mit eingerechnet sind. Die Straßenbahntrasse mit dynamischem Lichtraumprofil benötigt 7,00 m. Der dargestellte Gleisachsabstand von 3,75 m gilt bei Stahlmasten mit 0,50 m Querschnittsbreite. Für den Abstand zwischen Gleisachse und Bordsteinkante der Fahrbahn zur Straße wird berücksichtigt:

- halbe Fahrzeugbreite 2,65 m/2 +
- dynamischer Zuschlag Lichtraum 0,3 m +
- Sicherheitsraum der Straße 0,5 m (nicht zu verwechseln mit dem BOStrab-Sicherheitsraum, dieser beträgt ab dem dynamischen Lichtraum 0,7 m, darf aber in der Straße liegen, da hier kein festes Hindernis zwischen Straße und Straßenbahntrasse liegt)
- Summe = 2,125 m

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,50 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

Auch der BOStrab-Sicherheitsraum in Höhe von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) wird in diesem Querschnitt eingehalten, da es zulässig ist, dass der Sicherheitsraum auch im Verkehrsraum des Individualverkehrs liegt (vgl. §19 (4) BOStrab und EAÖ, S. 28).

7.1.2 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

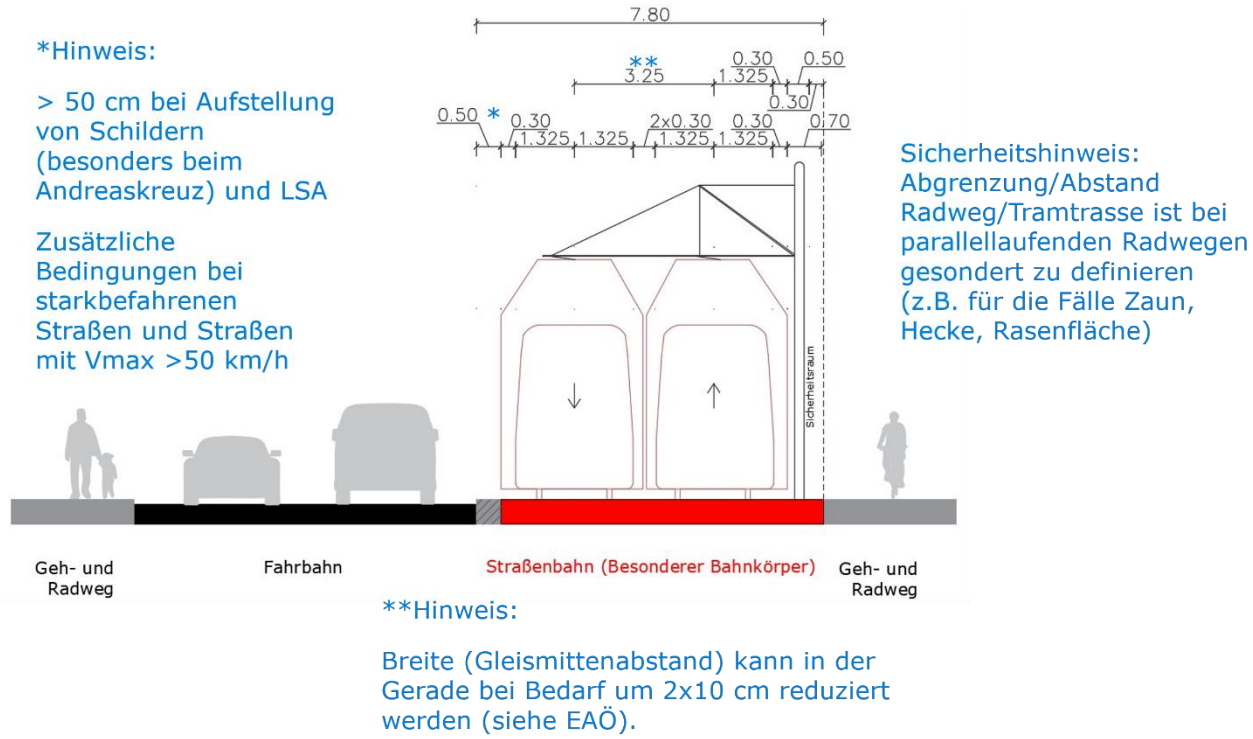


Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Unterbrechungen des Sicherheitsraums von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) durch Einbauten, insbesondere durch Stützen oder Signalanlagen (hier Fahrleitungsmast), sind auf kurzen Längen zulässig, wenn dabei zwischen den Einbauten und dem Fahrzeug ein Abstand von mindestens 0,45 m vorhanden ist (vgl. § 19 (3) BOStrab).

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,25 m reduziert werden (nur auf der Seite zur Straße hin), was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,55 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

7.1.3 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

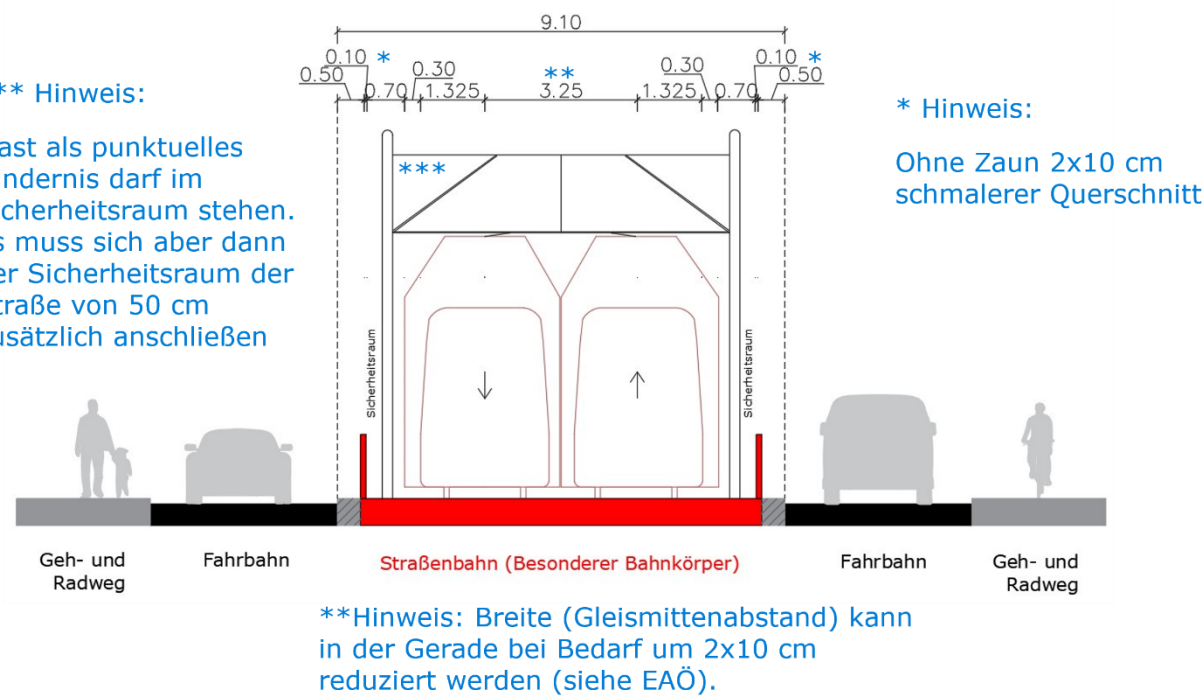


Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Auf der Straßenbahnseite der Geländer ist ein Sicherheitsraum von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) vorzusehen, wohingegen auf der Straßenseite ab Bordsteinkante ein seitlicher Sicherheitsraum von 0,50 m einzuhalten ist. Dieses Maß kann bei Fahrgeschwindigkeiten von ≤ 30 km/h auf 0,30 m reduziert werden (vgl. EAÖ, S. 29).

7.1.3.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

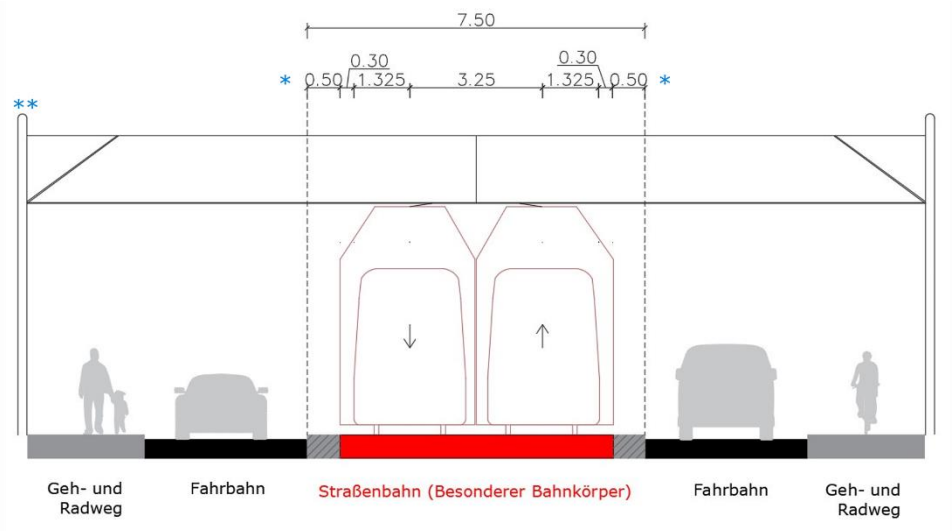


Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 7,50 m auf bis zu 7,00 m reduziert werden.

7.1.4 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

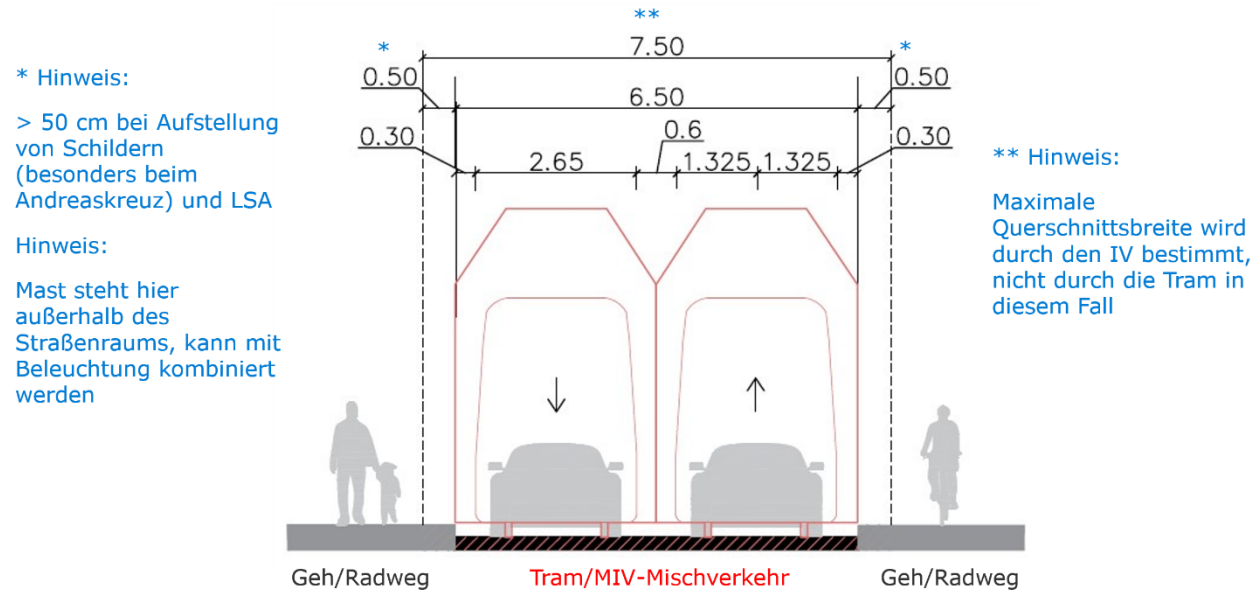


Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

Der angezeigte Regelquerschnitt gilt für Bereiche mit Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h. Die Fahrleitungen sind der individuellen Situation vor Ort anzupassen. Maßgebend für die Bemessung ist das Grundmaß für den Verkehrsraum beim Begegnen von Linienbussen (6,50 m von Bordstein zu Bordstein, wie im Fall Straßenbahn hier). Die Freihaltung des lichten Raumes für den Straßenbahnverkehr ist dagegen nicht maßgebend (vgl. EAÖ, S. 28). Im Falle eines an die Straßenbahn angrenzenden Radverkehrsstreifens ist ein Abstand vom Straßenbahnverkehrsraum zum Bord in Höhe von ≥1,60 m (≥1,30 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) bzw. zu Parkstreifen ≥2,10 m (≥1,80 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) vorzusehen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010, ERA, S. 31).

7.1.5 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

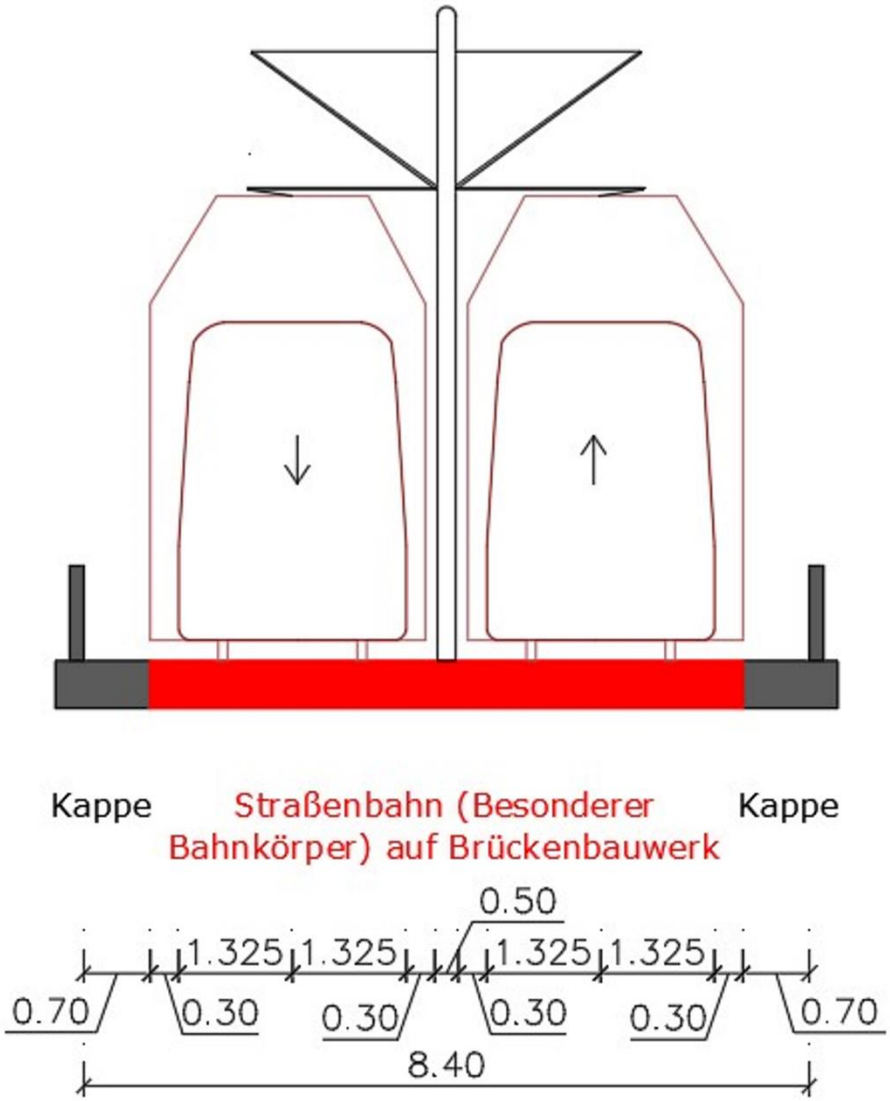


Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten besteht in diesem Querschnitt kein Optimierungspotential, nur eine schmalere Mastform ändert die Dimensionen etwas. Der BOStrab Sicherheitsraum von 0,70 m kann nicht reduziert werden.

Der Mast kann auch als Seitenmast gestellt werden, dann ändert sich der Querschnitt analog der anderen Beispiele.

7.2 Anhang 2: Bauwerke Altstadt

Bestandsbauwerke: Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore werden keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt, sondern eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, indem Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken (besonders aus Kiel) gezogen werden.

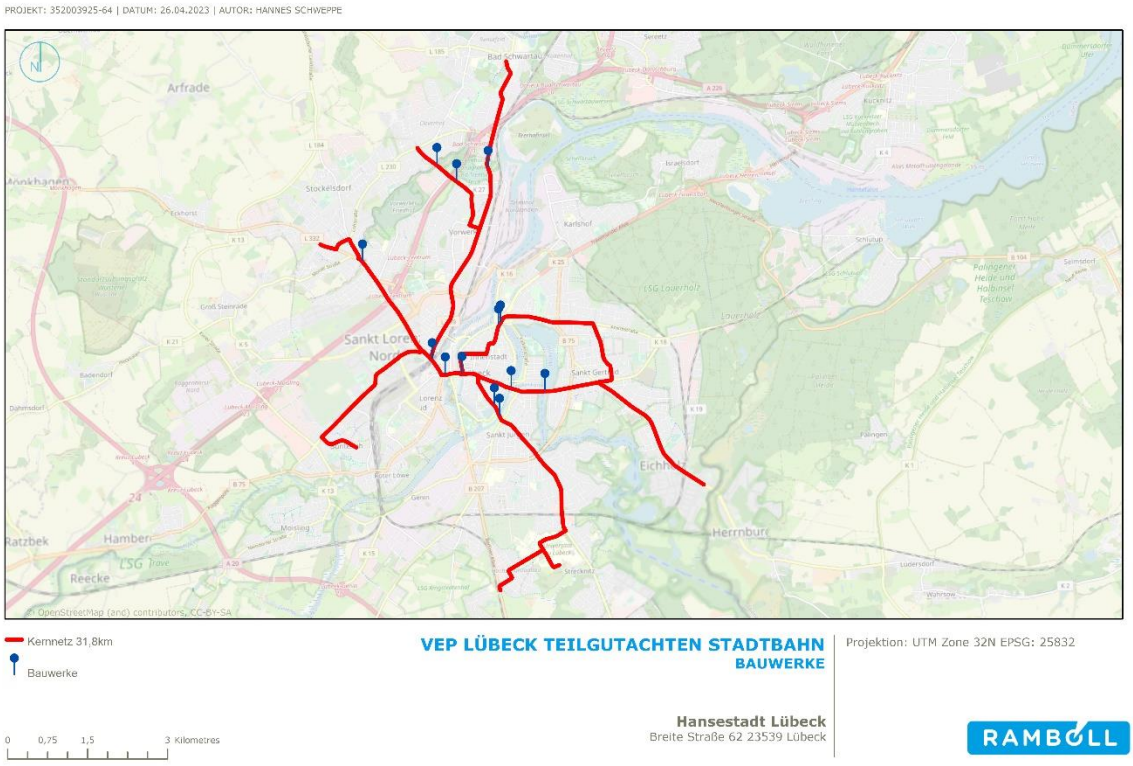


Abbildung 27: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz

7.2.1 Burgtor

Im Norden kann die Altstadt nur durch das Burgtor erschlossen werden. Dort verkehrte in der Vergangenheit bis 1957 auch die Straßenbahn, aber mit einer Fahrzeugbreite von 2,20 m. Es besteht aus zwei Tordurchfahrten mit folgenden Dimensionen (Fahrtrichtung stadteinwärts):

- Linkes Tor
  - Breite 4,30 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m
- Rechtes Tor
  - Breite 4,0 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m



Abbildung 28: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022

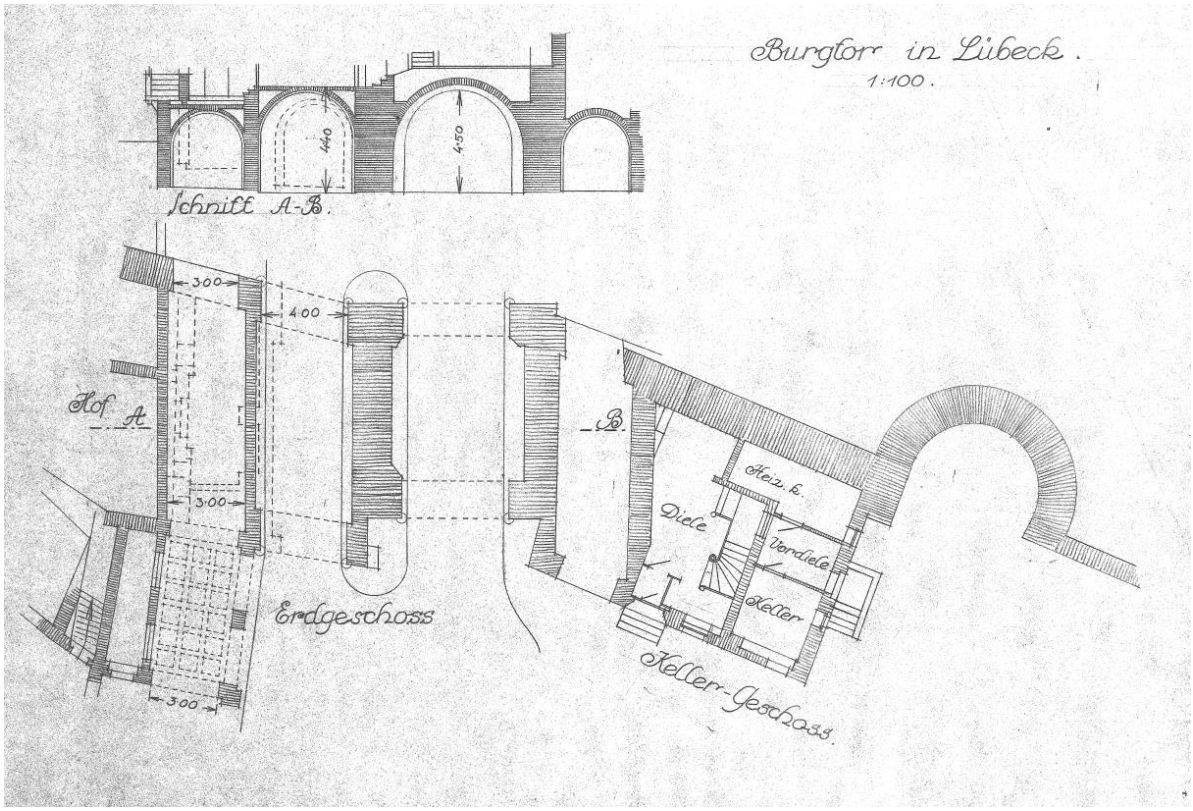


Abbildung 29: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt)

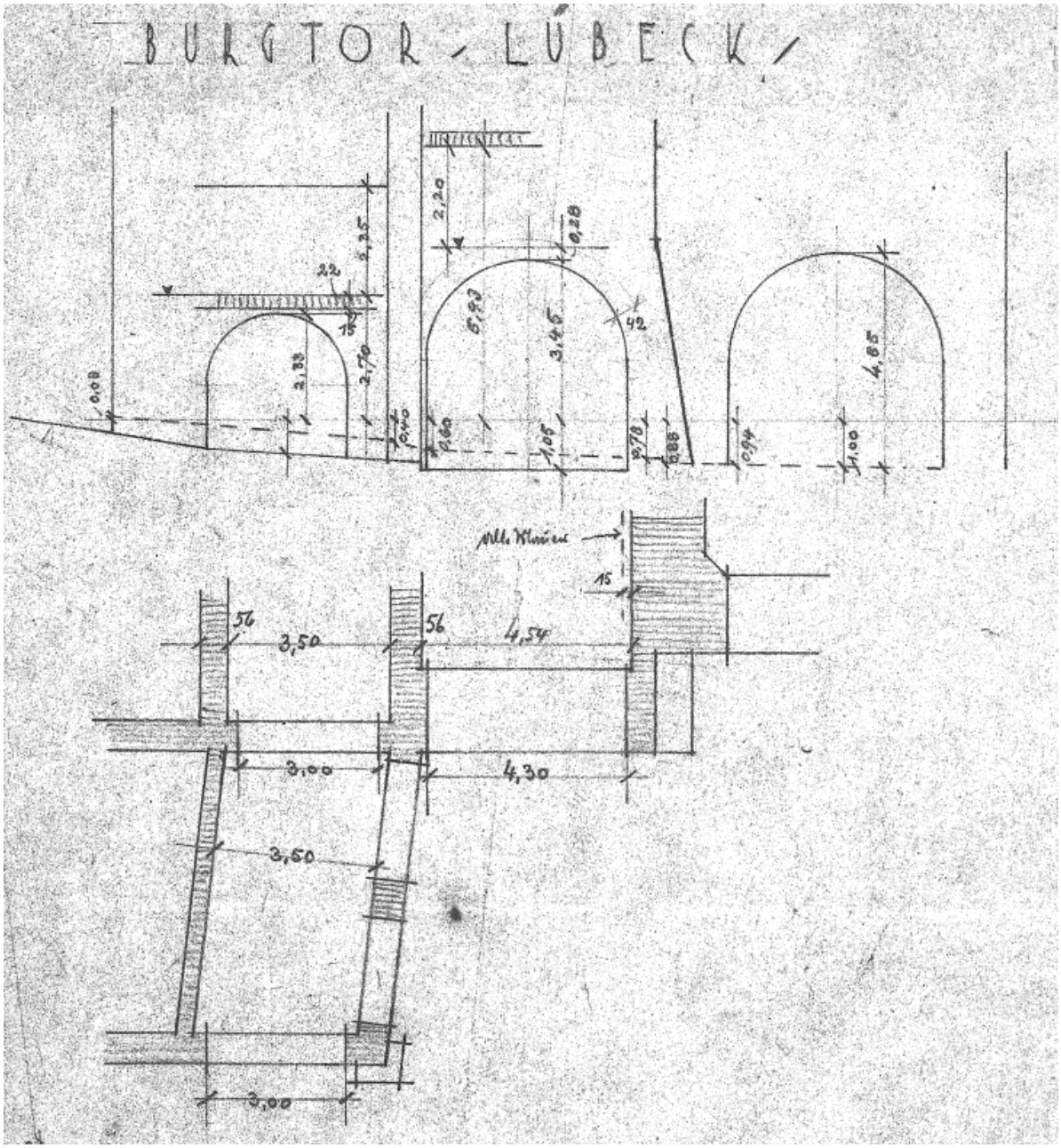


Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt)

Für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten 2,40 m und 2,65 m wurde ermittelt, ob eine Durchfahrt mit modernen Fahrzeugen grundsätzlich möglich ist. Dafür wurde das „Quetschmaß“ gemäß BOStrab unterstellt, welches für die Unterbrechung von Sicherheitsräumen gilt, auch wenn dieser formal immer auf der der anderen Seite liegen kann (Zweirichtungsfahrzeuge mit Türen auf beiden Seiten). Trotzdem wurde dieser mit 500 mm angesetzt, um auf der sicheren Seite zu sein. Der BOStrab Sicherheitsraum ist mit 700 mm anzusetzen. Für ein Fahrzeug der Breite 2,65 m ergibt sich dann folgendes Bild:

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Linkes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.300 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden

- Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
- Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)
- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 2x150 + 500 + 700 mm = 4.150 mm
- Verfügbare Breite 4.300 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt für ein Fahrzeug Breite 2,65 m möglich

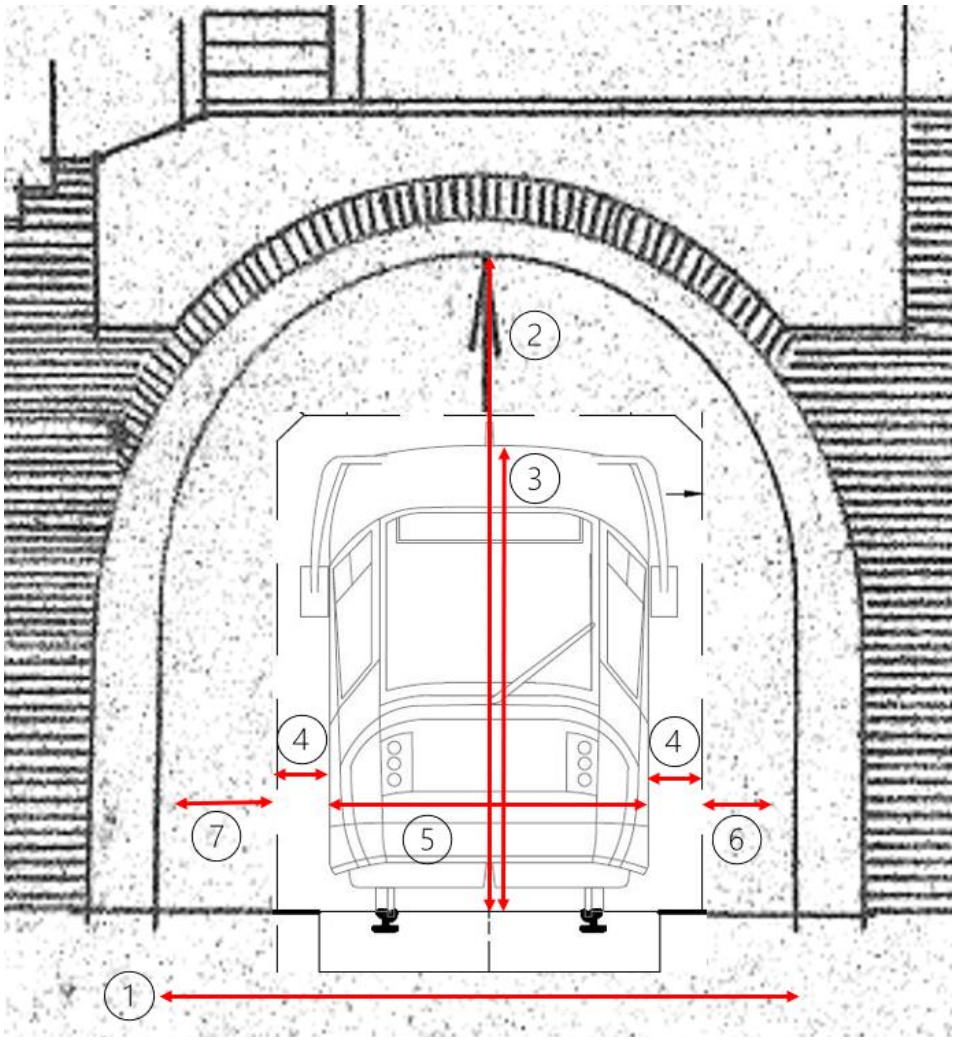


Abbildung 31: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Rechtes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.000 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden
  - Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
  - Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)

- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 1x150 + 500 + 700 mm = 4.000 mm
- Verfügbare Breite 4.000 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt mit Fahrzeugen Breite 2,65 m möglich

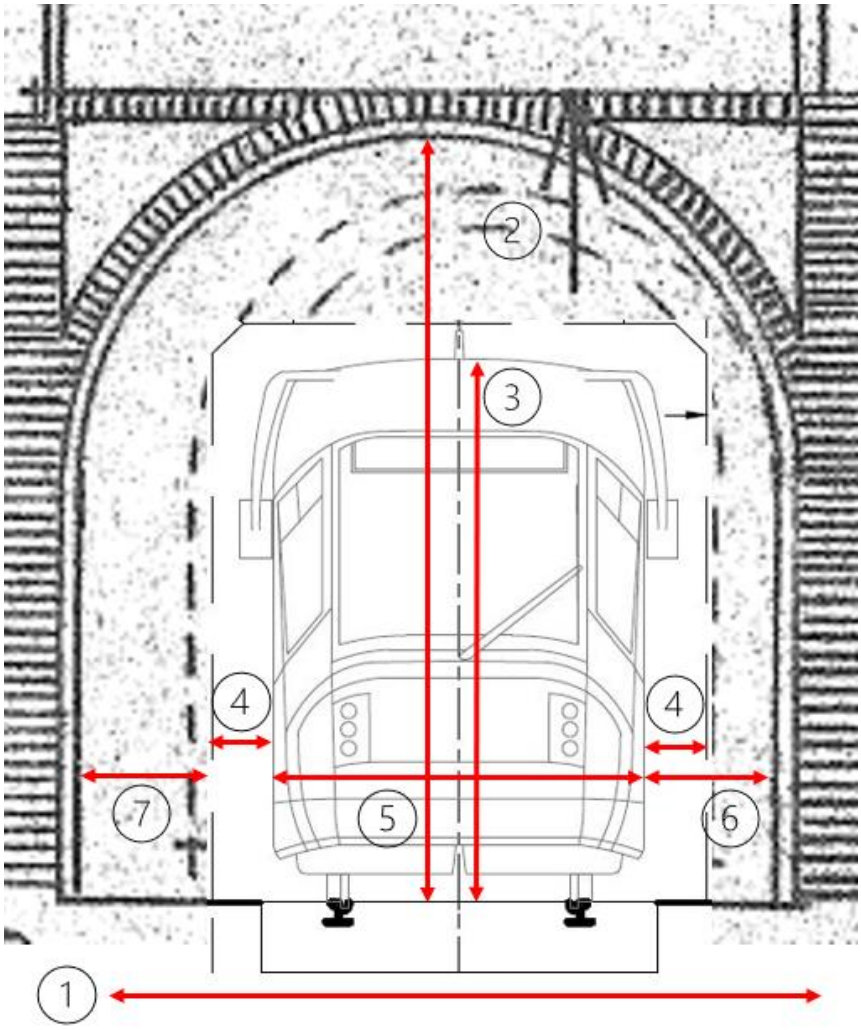


Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor

Die grobe Prüfung zeigt, dass auch moderne Fahrzeuge der Breite 2,65 m oder 2,40 m durch das Burgtor verkehren können, sogar eine Oberleitung ist in diesem Bereich denkbar, wenn auch nicht empfohlen.

Es gibt einige prominente Beispiele von anderen historischen Tordurchfahrten mit Straßenbahnen, auch wenn es keine Neusysteme sind. Das zeigt aber generell, dass solche engen Durchfahrten machbar sind:

- Potsdam – Nauener Tor: Nauener Tor – Wikipedia
- Freiburg – Schwabentor: Schwabentor (Freiburg im Breisgau) – Wikipedia
- Freiburg – Martinstor: Martinstor – Wikipedia

- Freiburg – Günterstäler Tor: Günterstal – Wikipedia
- Bern – Käfigturm: Käfigturm – Wikipedia
- Prag auf der Kleinseite: Praha (Prag) – Tordurchfahrt Foto & Bild | bus & nahverkehr, straßenbahnen, verkehr & fahrzeuge Bilder auf fotocommunity

7.2.2 Brücken

7.2.2.1 BW002 Holstenbrücke

- Baujahr 1854
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 11: BW002 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	Ja, ist bereits avisiert

7.2.2.2 BW004 Moltkebrücke

- Baujahr 1973
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote 1,7 (gut)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 12: BW004 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	ggf.

7.2.2.3 BW005 Mühlentorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60

- Zustandsnote: 3,9 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 13: BW005 Mühlentorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.4 BW006 Burgtorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 14: BW006 Burgtorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.5 BW011 Puppenbrücke

- Baujahr 1906
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote: 3,0 (nicht ausreichend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 15: BW011 Puppenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.

Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.6 BW016 Mühlenbrücke

- Baujahr 1913
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 16: BW016 Mühlenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.7 BW025 Rehderbrücke

- Baujahr 1936
- Brückenklasse 12 (sehr gering)
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben
- Breite ca. 11 m zwischen den Geländern

Tabelle 17: BW025 Rehderbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	nein
Neubau notwendig	ja

Insgesamt wird festgehalten, dass die vielen denkmalgeschützten Brücken, die der Erschließung der Altstadt dienen, in den seltensten Fällen für die Straßenbahn nutzbar sein können. Entsprechend muss in potentiell folgenden Projektschritten das Thema der Brückenbauwerke vertieft untersucht werden.

7.3 Anhang 3: Analyse Anbindung und Querung Altstadt

Die Altstadt wird separat behandelt, da hier andere Kriterien als für das übrige Netz gelten. Es kommt vielmehr auf die städtebauliche Integration an. Es wird geprüft, ob sich hier Strecken im Zusammenhang mit den Hauptkorridoren anbieten. Dabei wird neben der Breite von 2,65 m auch die Fahrzeugbreite von 2,40 m mit einem schmaleren Lichtrauprofil geprüft.

Auf Grundlage der Ortsbesichtigung wurden die Straßenräume in der Altstadt vertiefend untersucht. Insbesondere im Bereich der Knoten, an denen ein Abbiegen der Straßenbahn erforderlich ist, wurde der Platzbedarf für die Straßenbahn in den minmalen Kurvenradien 23 m und 25 m auf Basis der HL-Daten aus dem GIS-Systems abgeschätzt. Das erfolgte für die zwei in den Planungsparametern beschriebenen Fahrzeugtypen, deren Platzbedarf unterschiedlich ist: Das Drehgestell- und das Multigelenkfahrzeuge.

Folgende Faktoren wurden in die Untersuchung einbezogen:

- Fahrzeugtyp (Drehgestellfahrzeug, Multigelenkfahrzeug)
- Fahrzeugbreite (2,40 m, 2,65 m)
- Minimaler Kurvenradius (23 m, 25 m)
- Ggf. eingleisige Abschnitte (bei unzureichenden Platzverhältnissen für Zweigleisigkeit)

Folgende grundsätzlich Annahmen wurden dafür getroffen, die mit HL abgestimmt wurden:

- Kurvenradius Standard 25 m, wenn dieser nicht passt, minimaler Radius 23 m, da sonst bei niedrigeren Radien der Verschleiß und auch die Lärmbelastung (u.a. Kurvenquietschen) lokal zu hohe Werte annehmen.
- Zwei Meter Gehweg pro Seite erhalten/herstellen. Wenn dieser nicht möglich ist, wird bis zu einer Mindestbreite von 1 m geprüft, ob eine Trasse integrierbar ist.
- Zwei verschiedene Fahrzeugtypen prüfen, deren Lichtraum sich in Kurvenbereichen unterscheiden. Ein Drehgestellfahrzeug benötigt rund 1 m mehr Platz, als ein Multigelenkfahrzeug.
- Sollte der breiteste Querschnitt für eine Planung sich in den Straßenraum integrieren lassen, wird von weiteren Untersuchungen für schmalere Querschnitte (beispielsweise eingleisig) abgesehen.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Dabei wurden die schnellsten (=direktesten) mit möglichst wenig Kurven für die weitere Untersuchung favorisiert, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Abbildung 33 zeigt die untersuchten Straßenzüge und Knotenpunkte.

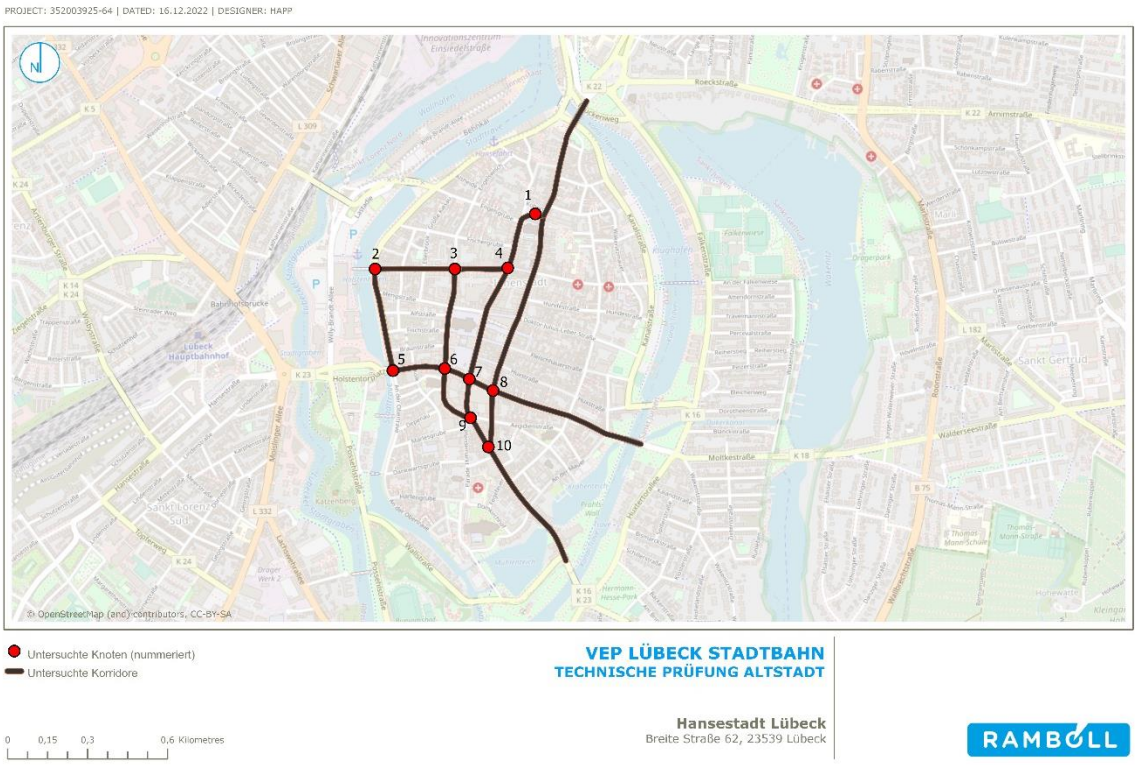


Abbildung 33: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

7.3.1 Knoten 1: Koberg

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 34: Knoten Koberg – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m wird in der Darstellung nicht erreicht.

7.3.2 Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (blau) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 7,4 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))



Abbildung 35: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 36: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 37: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 3. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius und 7,4 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,40 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,50 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 38: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 5. Variante Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 39: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



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

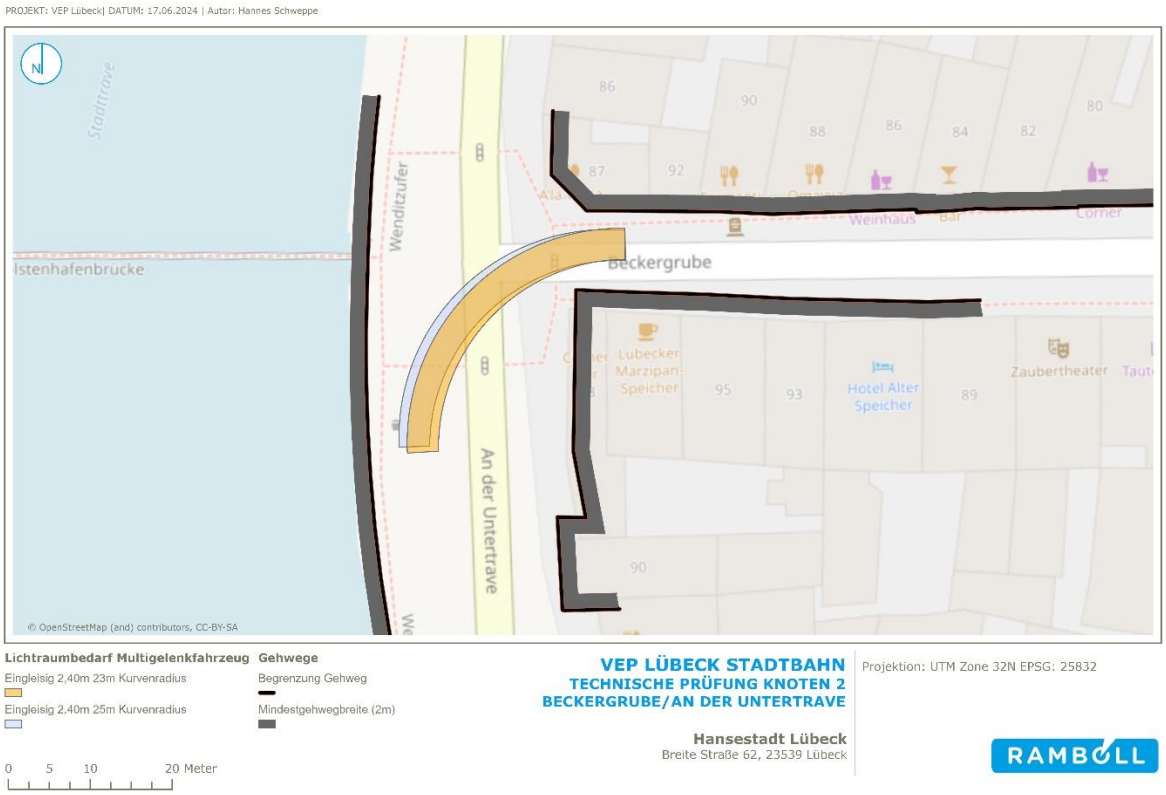


Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 18: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindest-abstand 1 m	Eingriff in Gehweg (Mindestbreite 2 m) bzw. Uferpromenade	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade

2,40 m Breite

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Es wird für die weiteren Planungsschritte empfohlen, die Gehwegbreite (insbesondere im Bereich An der Untertrave im Promenadenbereich) und die Zweigleisigkeit (Kapazität), miteinander abzuwägen. Ein zweigleisiger Querschnitt benötigt einen weiteren Lichtraum, dessen Breite durch die Nutzung von 2,40 m- bzw. Multigelenkfahrzeugen gemindert werden kann. Ein eingleisiger Abschnitt wird nur im Ausnahmeverfall zur Weiterverfolgung empfohlen, da dieser den Betriebsablauf verkompliziert und die Kapazität reduziert. Allerdings können die örtlichen Gegebenheiten (beispielsweise durch Umgestaltung der Promenade) einen eingleisigen Abschnitt erzwingen.

7.3.3 Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (grüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 42: Knoten Beckergrube/Fünfhausen – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich vorerst verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m bzw. 23 m wird in der Darstellung vollständig ausgeschöpft.

7.3.4 Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



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



Abbildung 44: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 45: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 4: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 6: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)

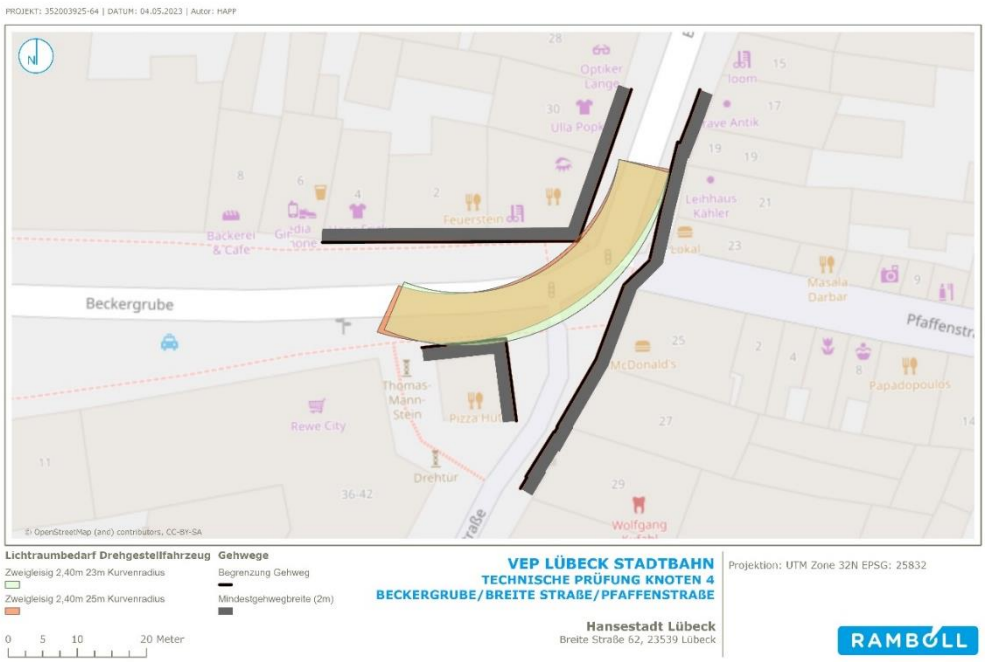


Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 47: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 6: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 20: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.5 Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius))
- Variante: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



Abbildung 48: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße Drehgestellfahrzeug – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

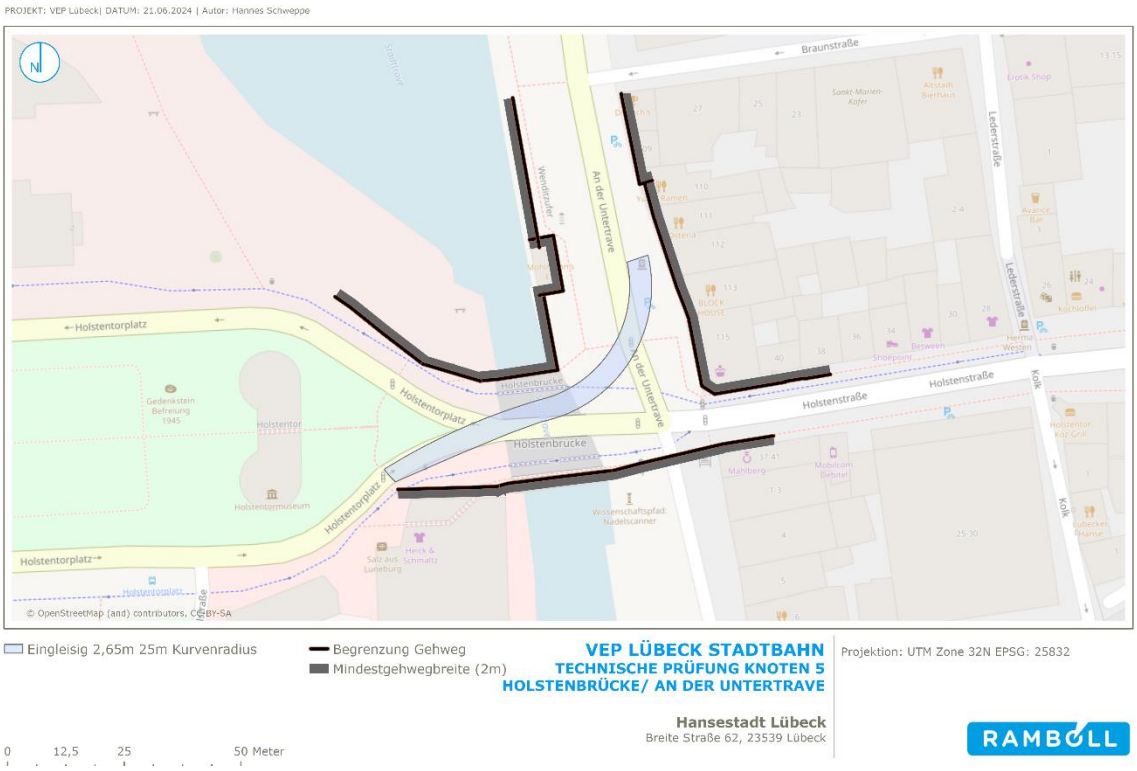


Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius)



Abbildung 50: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 7: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 51: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße - 4. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

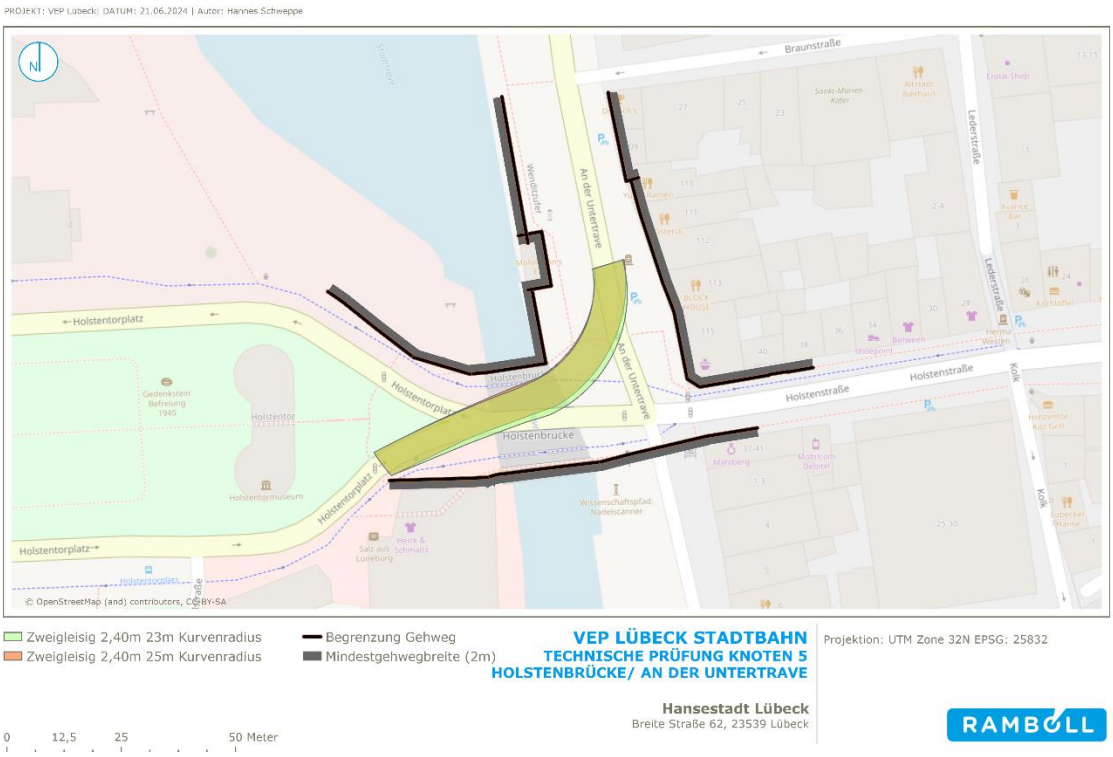


Abbildung 52: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 22: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.6 Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 53: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 54: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius und 4,80 m bei 23 m Radius)



Abbildung 55: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40m bei 23m Radius)



Abbildung 56: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 4. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m und 3,80 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,50 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 57: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße - Variante 5: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 58: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius)



Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 24: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

2,40 m Breite

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

Bei der Untersuchung des Knotens hat sich gezeigt, dass die Herstellung einer zweigleisigen Strecke nur mit Eingriffen in die Gebäudestruktur möglich ist. Des Weiteren sind mit den Querschnitten von sieben bzw. acht Metern Breite die Gehwege nicht mit der minimal zu Grunde gelegten Breite herstellbar. Auch in Abbildung 11 die den Knoten mit 4,70 m Querschnitt zeigt, wird deutlich, dass diese eingleisige Trasse nur mit Eingriff in den Gehweg (gestrichelt) möglich ist, wenn der Kurvenradius exakt bei 25 m belassen wird. Der Querschnitt mit 3,70 m ermöglicht eine eingleisige Führung der Trasse, die auch einen durchgängigen Gehweg mit mindestens zwei Metern Breite zulässt.

7.3.7 Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 61: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.8 Knoten 8: Wahmstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung)



Abbildung 62: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)



Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)

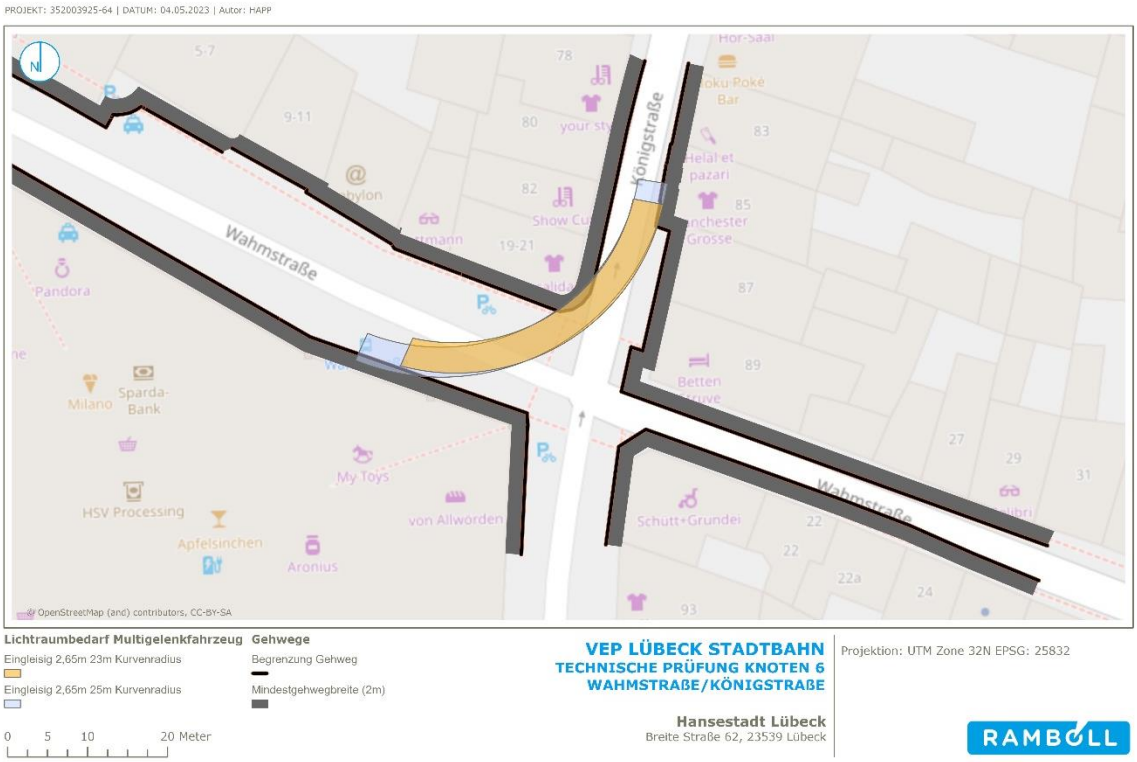


Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Die Untersuchung hat ergeben, dass bereits eingleisige Führungen an diesem Knoten nicht möglich sind. Entsprechend wurde auf weitere Untersuchungen mit breiteren Trassen verzichtet.

- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 26: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	2,65 m	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	2,65 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	2,65 m	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	2,65 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Knoten 8 weist ohne Eingriff in bestehende Gebäudestrukturen keine ausreichende technische Machbarkeit auf, da die Mindestabstände zu den Häusern nicht eingehalten werden können. Daher wird eine Weiterverfolgung dieser Trassenführung ausdrücklich nicht empfohlen.

7.3.9 Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 67: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.10 Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (hellgrüne Darstellung))

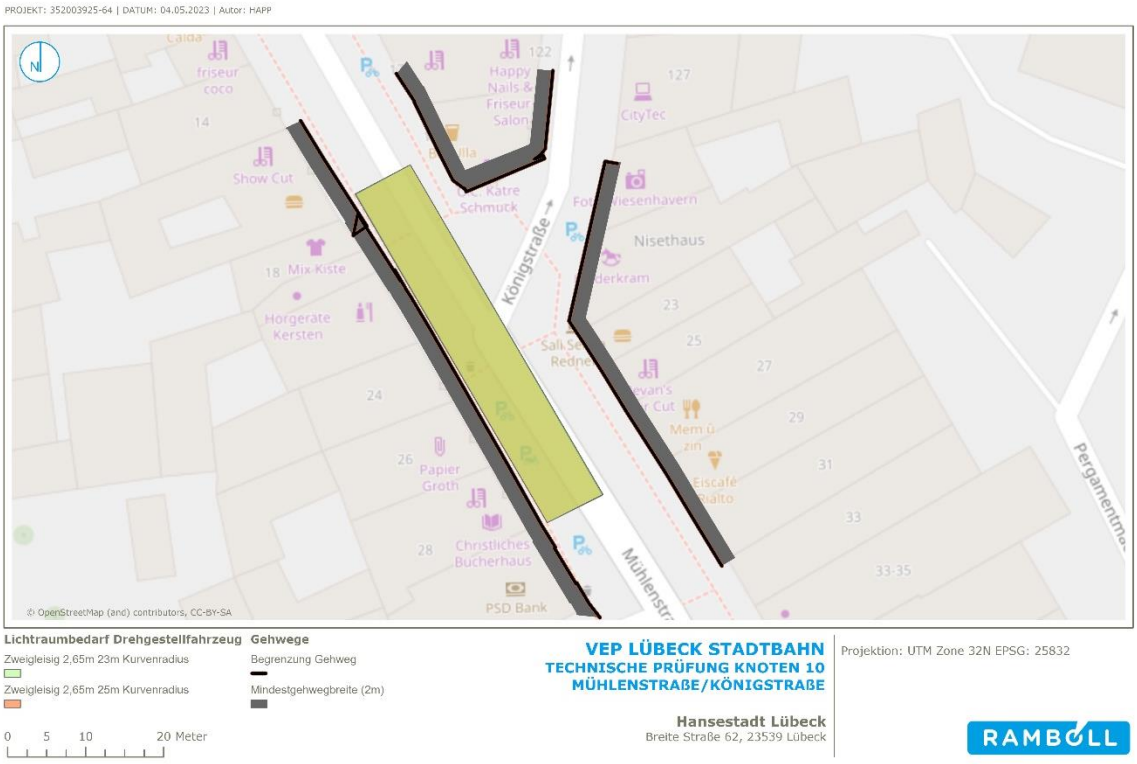


Abbildung 68: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.11 Zusammenfassung Querung Altstadt

Tabelle 28: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt

Knoten	Technische Machbarkeit (Ein-/Zweigleisig oder nicht machbar), zur Weiterverfolgung empfohlene Variante(n)
Knoten 1: Koberg	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65m unterschritten, mit MG 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65 m unterschritten, mit MG 2,40m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, unterschritten, bei MG 2,65 m, MG 2,40 m und DF 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße	Zweigleisig (MG 2,40 m, R=23 m mit Unterschreitung von 2 m Gehwegbreite), oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
Weitere Untersuchung: Gleisdreieck Fünfhausen-Kohlmarkt Weitere Untersuchung: Trasse Schmiedestraße-Schüsselbuden	Zweigleisig (DF/MG 2,65 m unterschreitet Gehwegbreite von 2 m), DF/MG 2,40 m oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
	Nur Eingleisig (MG oder DF) machbar, technische Machbarkeit abhängig von baulichen Gegebenheiten (s. Abb. 21)
Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 8: Königstraße/Wahmstraße	Technisch nicht machbar ohne Gebäudeabriss oder unter komplettem Entfall Gehweg, daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen
Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar

7.3.12 Straßenbreiten Altstadt Kernnetz

Für die (nach der Knotenanalyse) verbleibenden Abschnitte sind auf Basis von HL-Kartenmaterial die verfügbaren Straßenbreiten der relevanten Straßenzüge in der Altstadt ermittelt worden. Diese sind in der folgenden Abbildung 12 festgehalten und in die Analyse eines möglichen Netzes mit eingeflossen.

7.4 Anhang 4: Großräumige Potentialanalyse

In Kapitel 4 wurde beschrieben, nach welcher Vorgehensweise aus der Gesamtzahl von 54 denkbaren Korridore diejenigen ermittelt wurden, welche für eine Straßenbahn-Bedienung grundsätzlich in Frage kommen. In diesem Teil des Anhangs soll die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme detaillierter beschrieben werden:

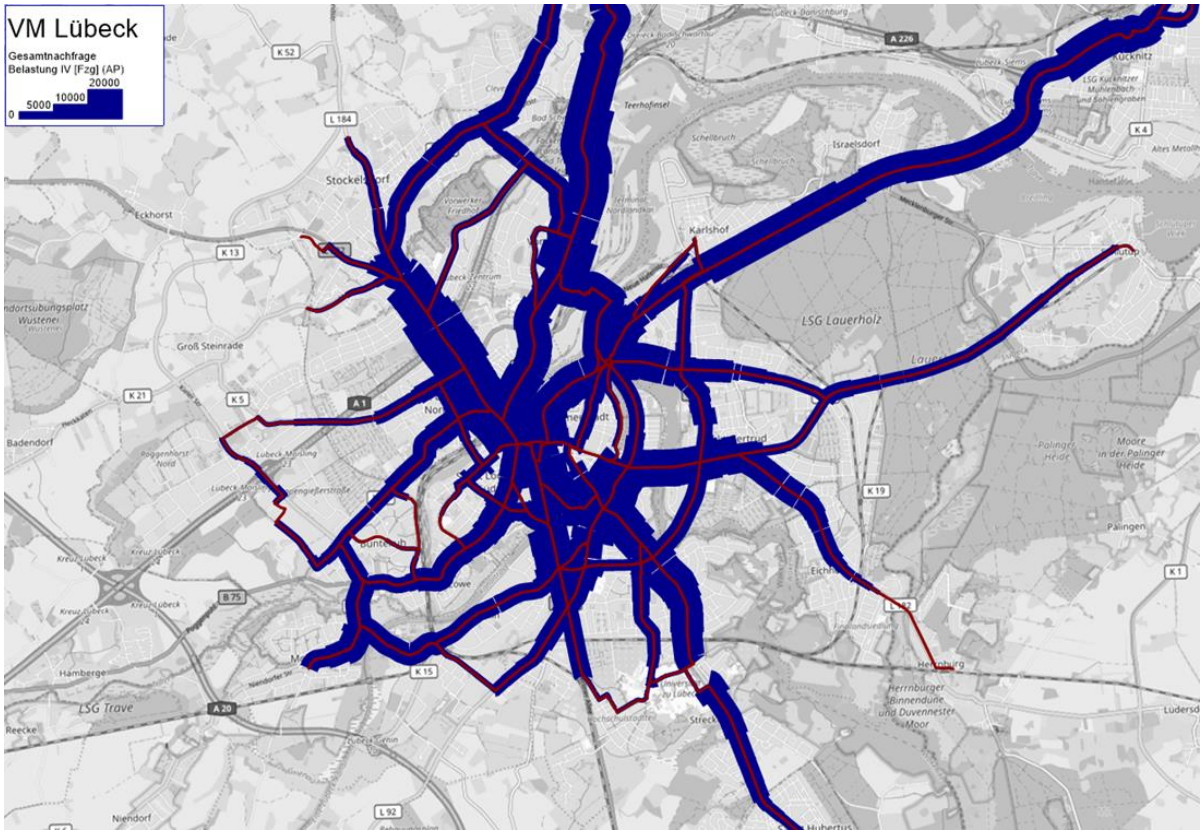


Abbildung 69: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore

Die Abbildung illustriert die Ausgangsbasis, bei der das Gesamtverkehrsvolumen über alle Verkehrsträger, welches die Wegelänge von 1,5 km Kilometern überschreitet, im Bestweg-Verfahren auf die Korridore umgelegt wurde.

Hierbei wurden zunächst Korridore ausgeschlossen, die mangels Masse auch unter den gewählten bestmöglichen Umständen keine Aussicht auf hinreichende Bündelungsfähigkeit für eine Straßenbahn-System besitzen. Parallele Korridore wurden hierbei zusätzlich auf ein mögliches Bündelungspotential auf einem der beiden Äste untersucht. Hierdurch konnten 9 Korridore ausgeschlossen werden.

Zudem wurden Korridore ausgeschlossen, die über ein im Vergleich unterdurchschnittliches Nachfragepotential bei erschwerten baulichen Bedingungen verfügen und/oder deren Umsetzung baulich eine hohe Fragwürdigkeit aufweisen würde. Hierdurch wurden 15 weitere Varianten ausgeschlossen. Für weitere Korridore wurde festgelegt diese aufgrund der baulichen Herausforderungen nicht im Grundnetz zu betrachten, sondern als separaten Ergänzungsbaustein zu bewerten.

Der nachfolgender Tabelle 29 können die grundsätzlich überprüften Korridore und die vorgenommenen Ausschlüsse entnommen werden. Die letzte Spalte gibt hierbei Auskunft darüber, ob die Varianten in die feinere Modellierung übernommen wurden.

Tabelle 29: Korridore für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar?	Ausschlussgrund?	Übernahme Modellierung
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)				ja
Korridor Ziegelstraße				ja
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	-	ja
Hugo-Distler-Str.	Beethovenstr. - Ziegelstr.	nein		nein
alle Abschnitte des Korridors jenseits der BAB1		ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Korridor Krempelsdorfer Allee				ja
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	-	ja
Vorwerker Friedhof	Friedhofsallee	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
Schönböcken	Schönböckener Straße	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
weitere Abschnitte in Stockelsdorf bzw. HL-Dornbreite		nein		nein
Korridor Schwartauer Allee				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	-	ja
weitere Abschnitte in Holstentor-Nord, Vorwerk bzw. Bad Schwartau		nein		nein
Korridor Bei der Lohmühle				nein
mangels Potential am Korridor nur Rückfallebene zur Schwartauer Allee (Süd)				nein
				ja
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)				ja
Korridor Moislinger Allee				ja
Moisling	Moislinger Allee - Wendische Str.	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Töpferweg	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Lindenplatz	nein		nein
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	-	ja
weitere Abschnitte in St. Lorenz-Süd		nein		nein
Korridor Lindenplatz - Lachswehrallee				ja
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	-	ja
SANA-Klinik	Berliner Platz	ja	-	ja
Korridor Töpferweg - Drägerwerk - Lachswehrallee				nein
Alternativführung zum Lindenplatz denkbar, aber Prüfung der Machbarkeit nötig				nein
Korridor Lachswehrallee - Berliner Platz - Kronsforde/Genin/Moisling				nein
zurückgestellt wegen Überzahl an Ästen im Westen, Prüfung über Mühlenstraße				nein
INNENSTADT WEST (via POSSEHLSTR.)				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
				nein
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)				ja
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	-	ja
Korridor Karlshof				ja
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	-	ja
Korridor Israelsdorf				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Herrenwyk - Kücknitz - Travemünde				nein
Klärung möglicher Travequerung nötig (Nutzung Herrentunnel etc.)				nein
Korridor Travemünder Allee - Heiligen-Geist-Kamp				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Roeckstraße				ja
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	-	ja
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Varianten nach Schlutup zurückgestellt mangels Masse bereits bis Wesloer Br., EBO-Gleisen etc.				nein
				ja
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)				ja
Korridor Falkenstraße & Korridor Hüxtertorallee				nein
Ausschluss mangels ausreichender Masse und eingeschränkter Kapazität Wahmstraße, ggf. Rückfallebene zum Burgtor				nein
Korridor Moltkestraße				ja
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	-	ja
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	-	ja
weitere Abschnitte bis Herbartweg/Wesloer Brücke oder darüber hinaus		siehe Korridor Roeckstraße		nein
weitere Abschnitte in Brandenbaum		nein	-	nein
Korridor Moltkestraße - Marlistraße - Heiligen-Geist-Kamp				nein
zurückgestellt wegen eingeschränkter Kapazitäten in der Wahmstraße				nein
				ja
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)				ja
Korridor Kronsforder Allee				ja
Moisling	Stecknitzstr. - Geniner Str.	nein		nein
Genin	Geniner Str.	ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Malmöstraße	Kronsforder Allee (Süd)	nein		nein
SANA-Klinik	Kronsforder Allee (Nord)	ja		ja
weitere Varianten zwischen SANA-Klinik und Campus		nein		nein
Korridor Ratzeburger Allee - Mönkhofer Weg				nein
Ausschluss wegen niveaugleicher Bahnquerung und räumlichen Bedingungen				nein
Korridor Ratzeburger Allee - Campus				ja
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	-	ja
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	-	ja
weitere Trassierungsvarianten im Bereich UKSH		erst nach Detailbetrachtung sinnvoll prüfbar		nein
weitere Varianten südlich des Campus		ja	Ausschluss mangels Masse	nein

Die Fahrgastzahlen für einzelne Korridore können nachfolgender Darstellung entnommen werden:

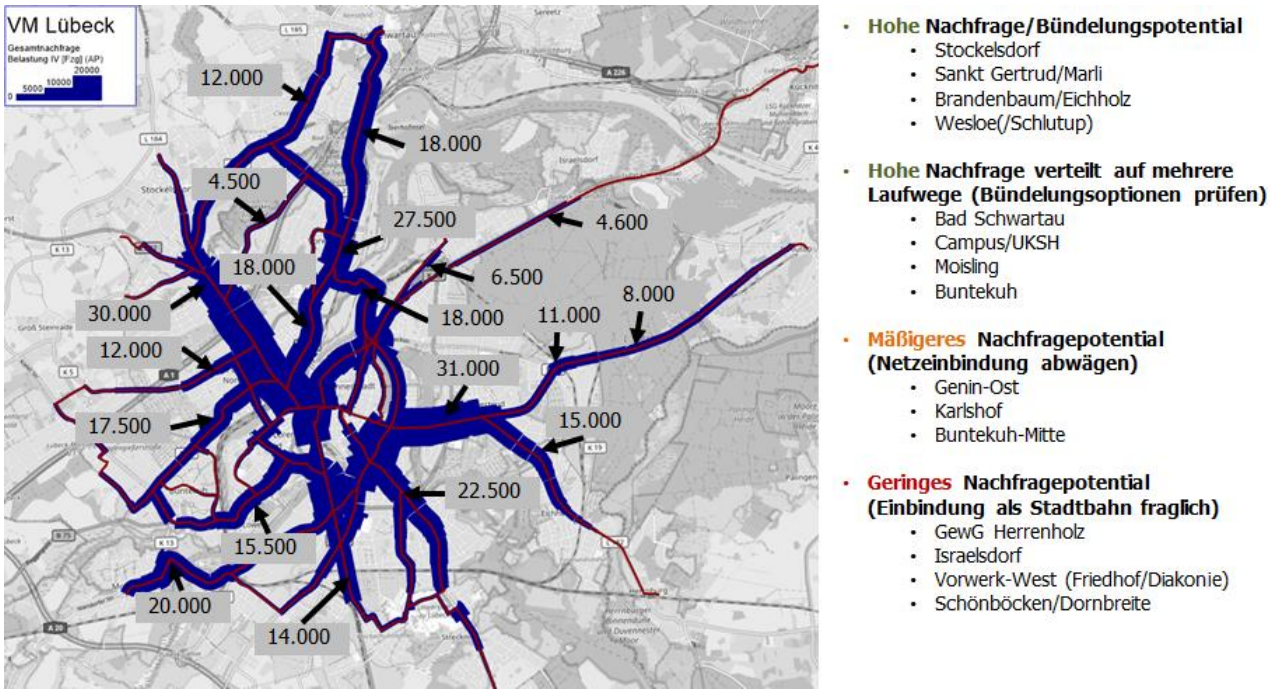


Abbildung 70: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung

Für die zur weiteren Modellierung übernommenen Korridore erfolgte eine Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf, welcher die höchsten Nachfragepotentiale bündelt und baulich in 1-2 Stufen umsetzbar erscheint. Bei Trassenparallelen mit ähnlicher Nachfragewirkung und Bündelungspotential wurde die baulich einfacher umzusetzende Variante gewählt.

Folgende Korridore/Abschnitte wurden hierbei übernommen:

Tabelle 30: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	1+2
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	1+2
Korridor Schwartauer Allee			
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Korridor Karlshof			
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	1+2
Korridor Roeckstraße			
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1+2
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	1+2
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	1+2

Dieses Grundnetz stellt die Grundlage der weiteren Bearbeitung dar. Da sich eine reine Nord-Süd-Linie nachfrageseitig teilweise als vorteilhaft darstellte, jedoch nur in bestimmten Linienkonstellationen betrieblich sinnvoll eingebunden werden kann, wurden zwei Grundnetze gebildet, die auf derselben Infrastruktur basieren.

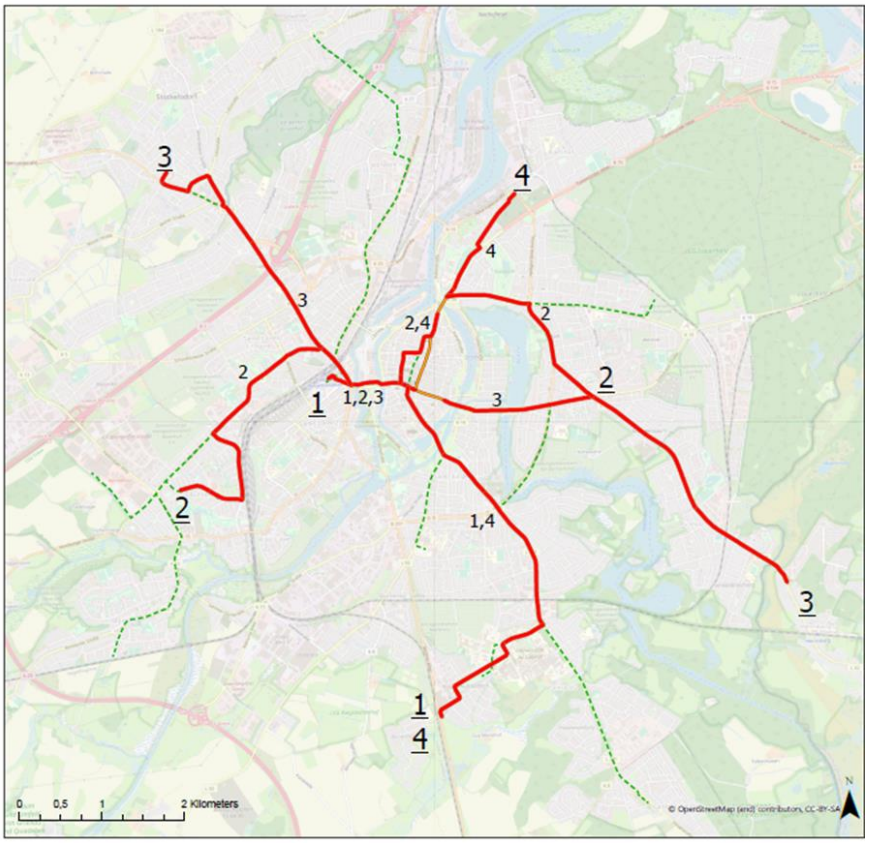


Abbildung 71: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie

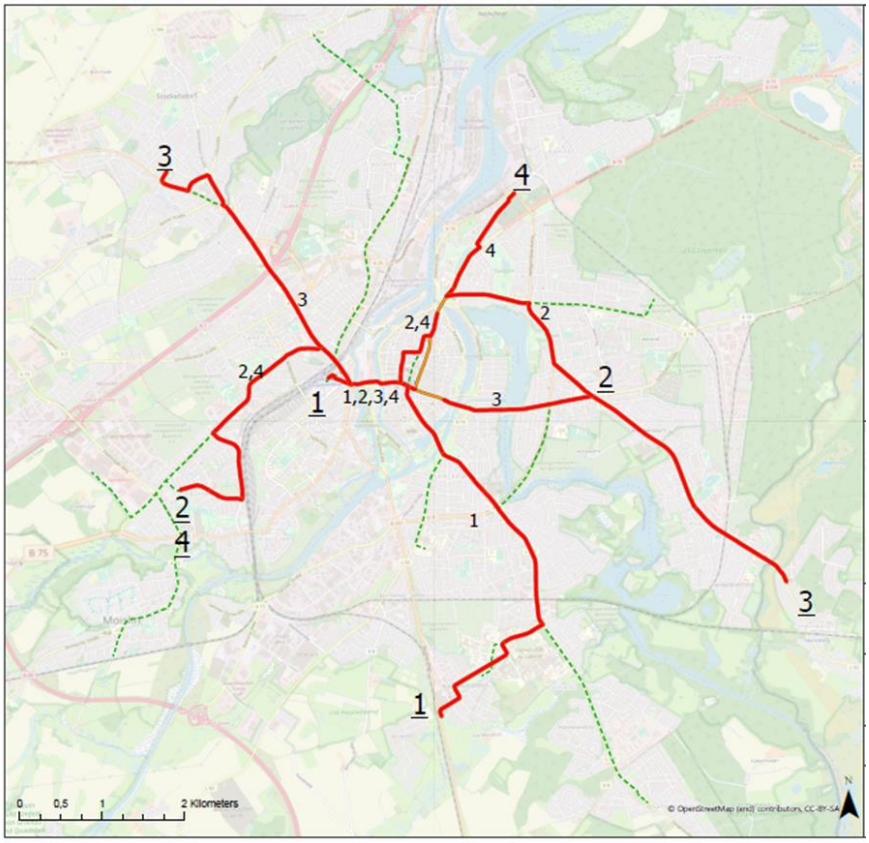


Abbildung 72: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie

Beide Grundnetze weisen hohe Fahrgasteffekte mit ca. 40.000 neu für den ÖPNV gewonnenen täglichen Wegen auf. Durch einschränkende Maßnahmen im Busnetz, die im finalen Netz für eine effiziente Betriebsleistung notwendig sind, ist zu erwarten, dass diese Nachfragewerte leicht unterschritten werden, die Bündelungswirkung auf den Straßenbahnkorridoren jedoch noch ansteigt.

Basierend auf den Grundnetzen ergaben sich aus der Potentialanalyse 17 Ergänzungsbausteine, die einzeln auf ihren Nutzen überprüft wurden und für die jeweils passende Grundvariante als Basis herangezogen wurde. Hierbei handelte sich sowohl um radiale Verlängerungen von Linienästen, als auch um Verschwenkungen der Korridore in Teilabschnitten. Zudem wurden mehrere tangentiale Abwandlungen der Netzkonzeption überprüft.

Folgende Ergänzungsbausteine wurden betrachtet:

Tabelle 31: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L1
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2C
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2I
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	1Q
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Korridor Schwartauer Allee			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	1O
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	1O
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)			
Korridor Moislinger Allee			
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	1J
Korridor Lachswehrallee			
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	1T
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	2M
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	2M1
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	1P
Korridor Karlshof			
Korridor Roeckstraße			
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	2K
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	2H
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1S
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	2D
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Campus	SANA-Klinik - St. Jürgen Süd	ja	1R
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	1B

Die untersuchten Bausteine wiesen zusätzliche Nachfrageeffekte zwischen -2.500 und +6.500 Wegen gegenüber den Grundnetzen auf.

Für das Zielnetz wurden alle Ergänzungsbausteine mit positiver Nachfragewirkung und betrieblicher Kompatibilität aufgenommen.

Einen Sonderfall nimmt hierbei das nachgewiesen hohe Nachfragepotential einer Travequerung zwischen nördlicher Altstadt und Vorwerk ein.

Da hier bauliche Machbarkeit und zu erwartende Kosten nicht abschließend geklärt werden konnten und eine Umsetzung parallel erhebliche Auswirkungen auf die Linienführungen hat, wurden analog zu den Grundnetzen auch für die Zielnetze zwei Varianten entwickelt, von denen eine die Travequerung beinhaltet und die andere diese ausschließt. Aufgrund der Vielzahl an Linienästen wurde zudem eine Unterteilung in zwei Ausbaustufen vorgenommen.

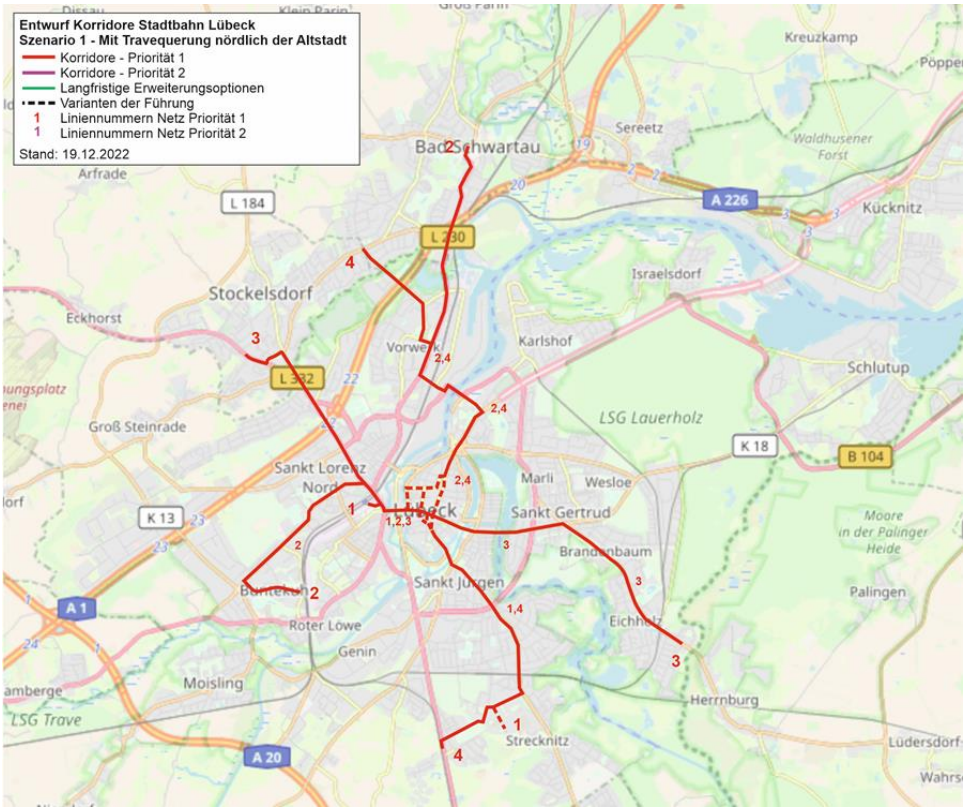


Abbildung 73: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

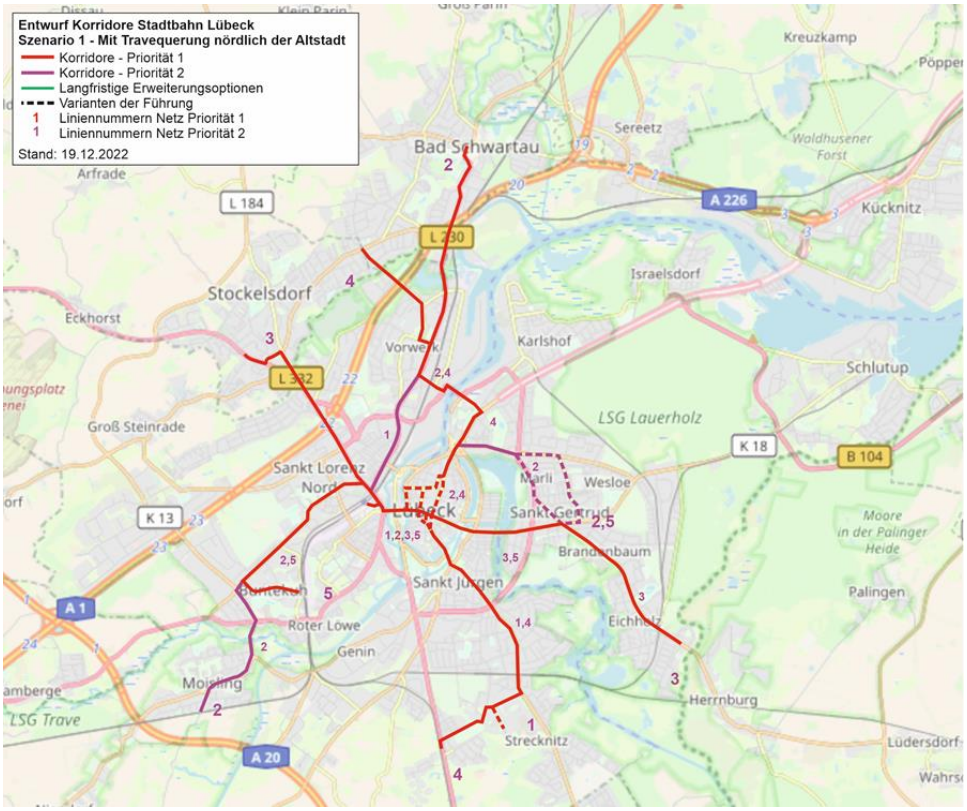


Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

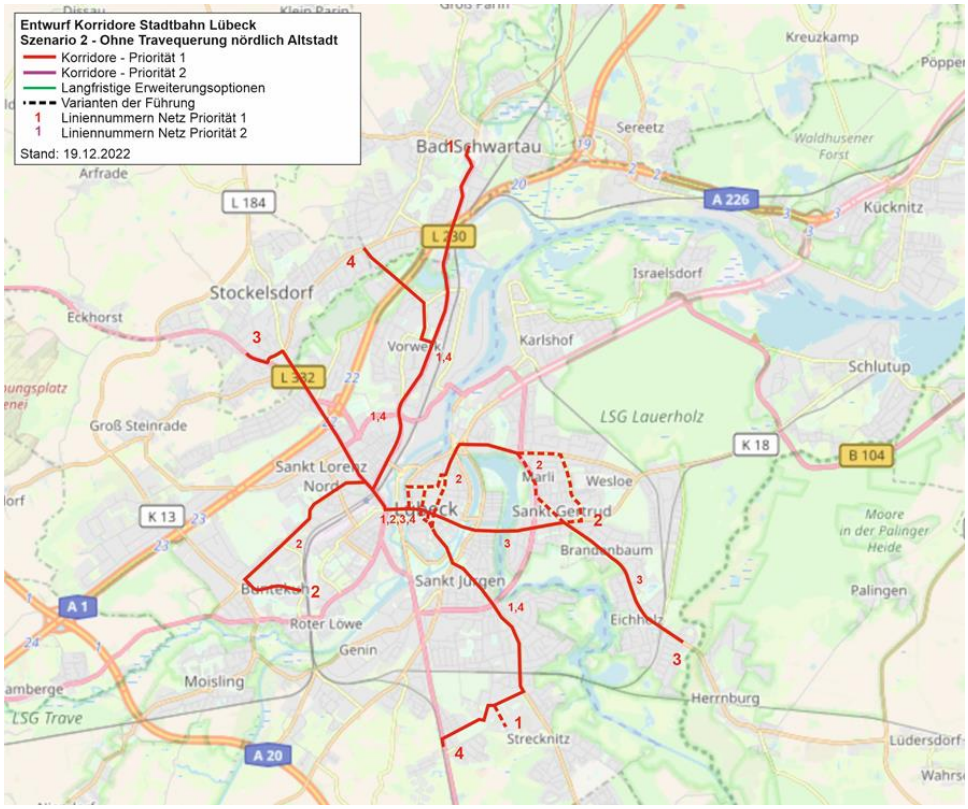


Abbildung 75: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

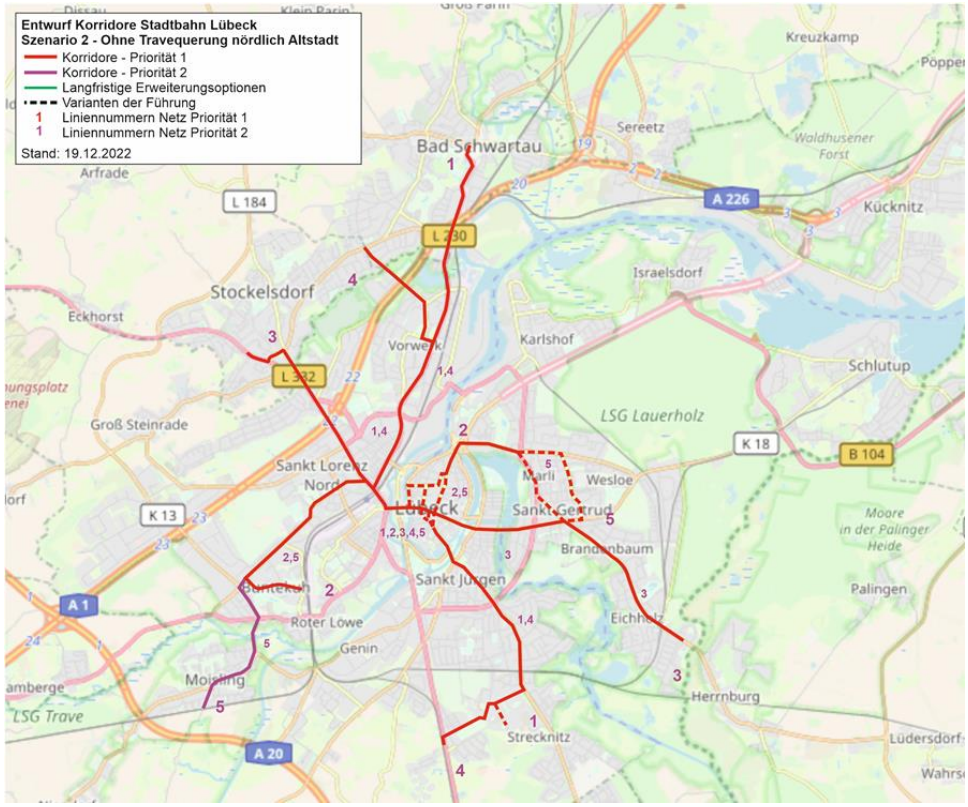


Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

Zudem wurden langfristig denkbare Ergänzungsoptionen des Liniennetzes dargestellt, die z.B. bei weiteren Siedlungsentwicklungen oder Kapazitätsengpässen im Netz zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden könnten. Diese Bausteine weisen gegenüber den bisherigen Zielnetzen entweder ein (noch) zu geringes Fahrgastpotential auf oder sind baulich aufwendiger, weisen aber eine betriebliche Kompatibilität auf und können zudem helfen stark belastete Korridore zu entlasten. Die denkbaren Ergänzungsbausteine sind in nachfolgender Abbildung nachrichtlich in grün dargestellt und gelten für beide Zielnetze.

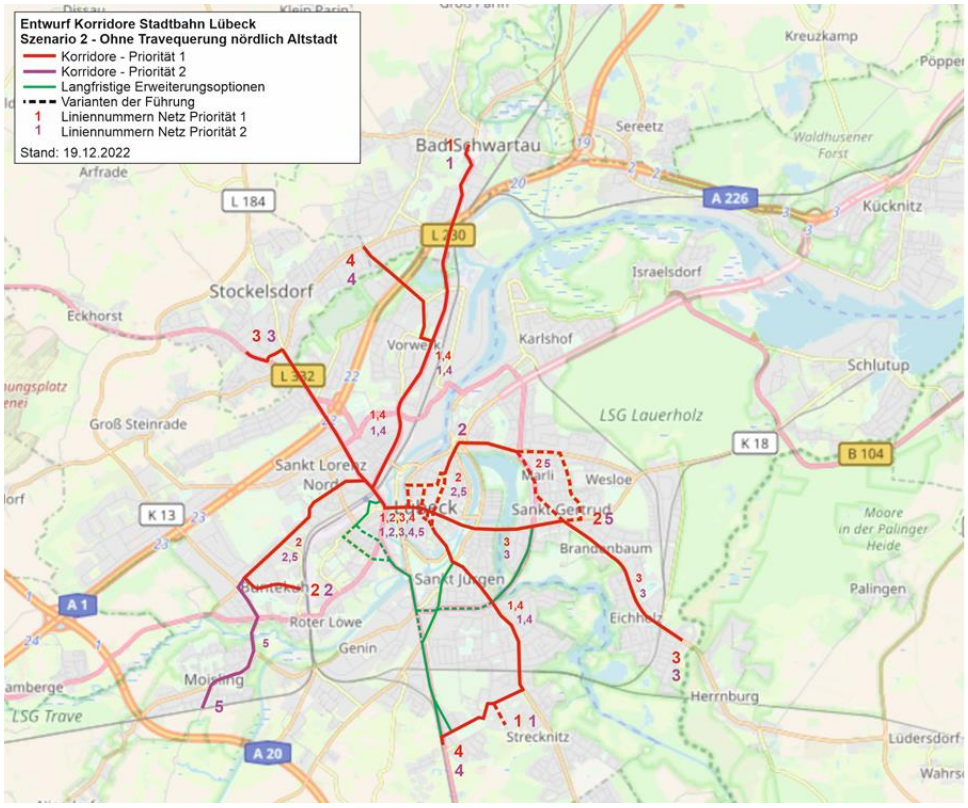


Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen

7.5 Anhang 5: Ortsbesichtigung

Am 15.11.2022 fand die durchzuführende Ortsbesichtigung statt. Dabei wurden die angedachten Korridore besichtigt und grob untersucht. Die Ortsbesichtigung begann am Hauptbahnhof, und umschloss folgende Stadtteile (mit Straßen in Klammern):

- Innenstadt (Holstenstraße, Königstraße, Wahmstraße, Koberg, Breite Straße, Sandstraße, Mühlenstraße, Rehderbrücke, Hüxterdamm, An der Mauer)
- Sankt Gertrud (Moltkestraße, Wallbrechtstraße und -brücke, Walderseestraße)
- Sankt Jürgen (Mühlenkreisel, Ratzeburger Allee, Mönkhofer Weg, UKSH-Gelände, Technische Hochschule, Paul-Ehrlich-Straße)
- Moisling (August-Bebel-Straße, Am Moislinger Baum, Stecknitzstraße)
- Sankt Lorenz (Moislinger Allee, Fackenburger Allee, Puppenbrücke, Wendische Straße, Hansestraße)
- Buntekuh (Korvettenstraße, Fregattenstraße, Ziegelstraße)

7.6 Anhang 6: Analyse Straßenbahnnetz hinsichtlich Straßenbreiten und Querschnitten

Im Rahmen der Ortsbesichtigung Kapitel 7.5 – Anhang 5 wurden erste Erkenntnisse zur technischen Machbarkeit gewonnen. Im weiteren Projektverlauf wurden die Straßenbreiten analysiert. In die Analyse ging eine Betrachtung des gesamten Straßenraumes mit ein (von Hauswand zu Hauswand). Es hat sich gezeigt, dass vor allem in den Außenkorridoren (Fackenburger Allee, Ratzeburger Allee und Schwartauer Allee) große Straßenräume vorhanden sind. Gleichzeitig ist die Querung der Altstadtinsel, die integraler Bestandteil des Netzes ist, technisch herausfordernd. Nicht nur die schmalen Straßen, sondern auch die Kurvenradien stellen die technische Machbarkeit in Frage. Aus diesen Gründen wurde die Innenstadt besonders detailliert betrachtet und auf technische Ausschlusskriterien untersucht (vgl. ab Kapitel 4.2). Die heterogenen Straßenzüge der Altstadt machen lokal zugeschnittene Lösungen notwendig, die Teil von künftigen Planungsschritten sind. Gleichwohl hat sich in der Untersuchung gezeigt, dass in bestimmten Straßenabschnitten die Unterbringung leichter ist als in anderen. In der Altstadt sind vor allem die Straßen Mühlenstraße, An der Untertrave, Holstenstraße und Beckergrube für die Aufnahme einer Straßenbahn Trasse geeignet, da ihre Breite meist über 15 m beträgt und somit mehr Gestaltungsspielräume lässt. Die Wahmstraße weist stellenweise eine Breite von unter 10 m auf, hier sind besondere Lösungen gefragt (Vorschlag Ramboll: Fußgängerzone mit eingleisigem Querschnitt).

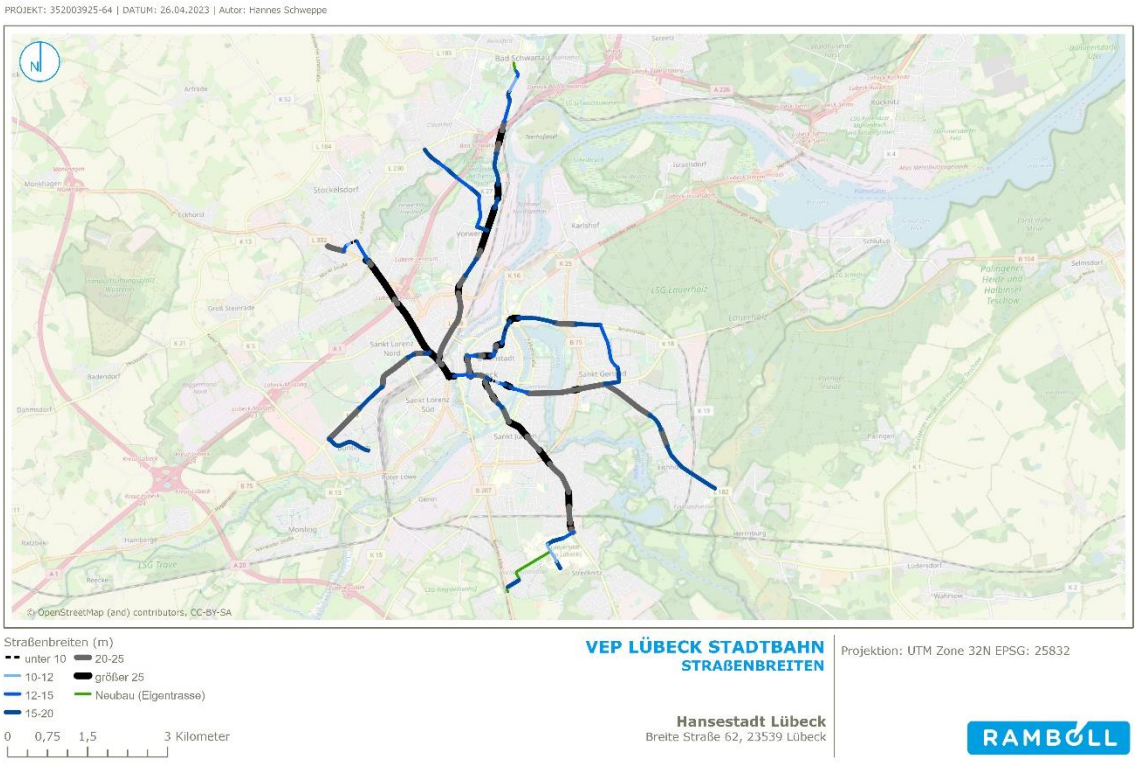


Abbildung 78: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes

Die Einführung der Straßenbahn in Lübeck erfordert eine Neuaufteilung des Straßenraums. Als Idealquerschnitt mit ausreichend verfügbaren Raum zur bestmöglichen Unterbringung aller Verkehrsarten sind circa 50 m notwendig. Diese sind real aber eine Utopie – von daher ist jede Neuaufteilung des Straßenraums ein Kompromiss aller Verkehrsträger. In den nachfolgenden Tabellen sind die Anteile der Straßenbreiten aufgeführt.

Tabelle 32: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in %

Straßenbreite	Prozentualer Anteil im Kernnetz
Über 25 m	19 %
20 m - 25 m	32 %
15 m - 20 m	28 %
12 m - 15 m	13 %
10 m - 12 m	3 %
Unter 10 m	1 %
Neubautrasse	4 %

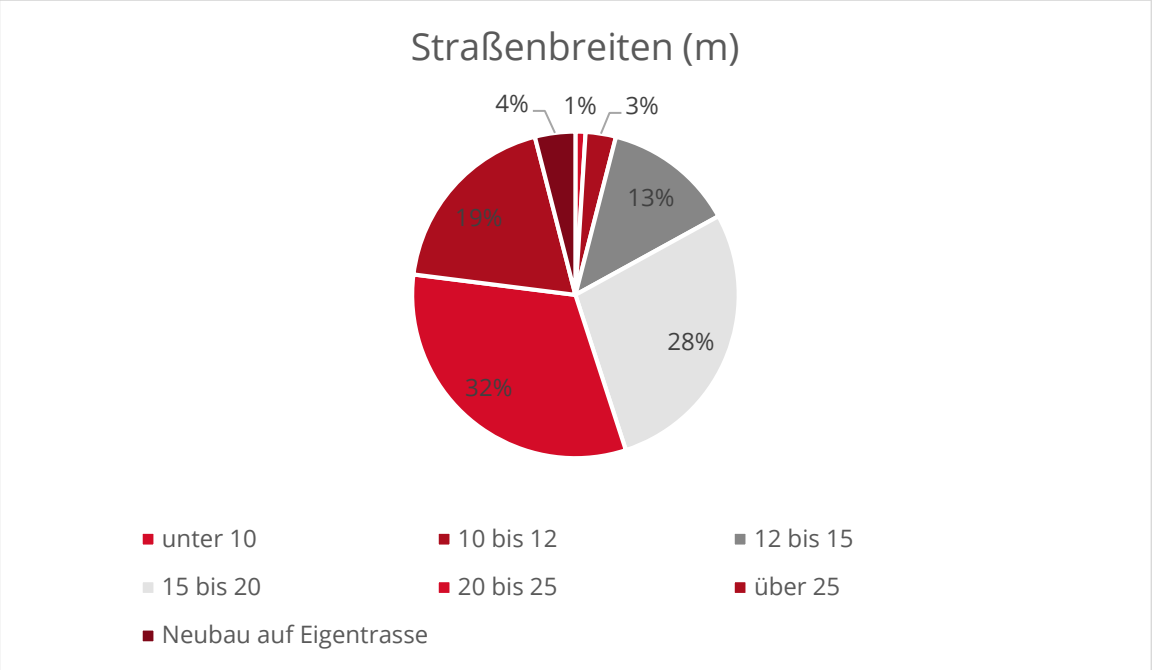


Abbildung 79: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in %

7.7 Anhang 7: Regionalbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Regionalbusverkehr erfolgten daher keine Änderungen über das bisherige Prognosenetz 2030 hinaus.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig, im Falle der Regionalbuslinien auch mit benachbarten Aufgabenträgern. Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes idealtypische Neuorganisation der Regionalbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Linie 7650
Die Regionalbuslinie 7650 beginnt in Bad Segeberg ZOB und führt über Geschendorf und Mönkhagen nach Stockelsdorf. Sie verläuft parallel zur Straßenbahnlinie 3 zum ZOB und folgt anschließend der Moislinger und Lachswehrallee in Richtung Genin. Über die Geniner Straße und Malmöstraße führt die Linie nach Krummesse und endet dort. Diese Linie wird im 30-Minuten-Takt bedient.

Linie 300 und 310
Die Linie 300 verbindet Grevesmühlen mit Moisling im 60-Minuten-Takt. Diese Linie ist mit der Linie 310 aus Schönberg vertaktet. Ab Schlutup ergänzen sich diese Linien mit der Stadtbuslinie 10 zum durchgängigen 10-Minuten-Takt. Die Linien führen über die Wesloer Straße und Arnimstraße zum Gustav-Radbruch-Platz. Im weiteren Verlauf wird die Altstadtinsel über Koberg und Schüsselbuden erschlossen. Über den Holstentorplatz, wo Anschlussmöglichkeiten an alle Straßenbahnlinien bestehen, wird der ZOB erreicht. Über die Moislinger Allee und Am Moislinger Baum führen die Linien nach Moisling. In Moisling wird der Gebrüder-Grimm-Ring erschlossen. Die Linien enden am Haltepunkt Moisling.

Linie 315
Die Linie 315 beginnt in Dassow und führt über Pötenitz nach Priwall. Dort wird die Priwallfähre genutzt und die Weiterfahrt in Travemünde fortgesetzt. Es wird der Hafenbahnhof angefahren und schließlich endet die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie in Warnsdorf.

Linie 8710
Linie 8710 dient als Schnellbus von Ratzeburg in Richtung Lübeck und verkehrt über Groß Sarau und Groß Grönau. Die im 30-Minuten-Takt bediente Linie fährt zum UKSH und Universität und verläuft über SANA-Kliniken und Lachswehrallee zum ZOB.

Linie 8720
Die Linie 8720 beginnt in Trittau und führt über Krummesse zur Geniner Straße. Die Linie endet nach der Fahrt über die Lachswehrallee und Moislinger Allee am ZOB und verkehrt im 60-Minuten-Takt.

Linie 8770
Linie 8770 beginnt in Mölln und fährt über Berkenthin und Krummesse nach Lübeck. Diese Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt. In Lübeck wird die Linie über die Geniner Straße zum ZOB geführt.

7.8 Anhang 8: Stadtbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Stadtbusverkehr erfolgten daher nur partielle Eingriffe zum Abbau von Parallelverkehren und besseren Anschlüssen zwischen Bus und Straßenbahn. Zudem wurden einzelne Umstiegshaltestellen optimiert.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig. Hierfür wurden parallel zur Erarbeitung des Gutachtens mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan wertvolle Erkenntnisse geliefert, wie das Stadtbus-Netz umgestaltet werden könnte.

Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes mögliche Neuorganisation der Stadtbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Die verwendeten Linienbezeichnungen stellen keine Hierarchisierung des Netzes dar, sie sind Arbeitsbezeichnungen, dienen vorrangig der Orientierung und bieten die Möglichkeit für textliche Stellungnahmen zur Erklärung der zu Grunde gelegten Systematik des Netzes. Die vergebenen Farben stellen vertaktete Linienbündel dar, die überlagert einen Zehn-Minuten-Takt in weiten Teilen des Linienverlaufs ergeben.

Linie 10
Die Stadtbuslinie 10 verdichtet die aus Grevesmühlen und Schönberg kommenden Regionalbuslinien ab Schlutup zu einem 10-Minuten-Takt (Linienbündel). Dabei wird der Linienweg über die Arnimstraße gewählt, um eine attraktive Verbindung des Straßenzuges in die Innenstadt und in Richtung des Hauptbahnhofes zu gewährleisten. Ab dem ZOB folgt das Linienbündel der Moislinger Allee zum Haltepunkt in Moisling. Für die Stadtteile Moisling und Schlutup bleibt so der direkte Weg in die Innenstadt erhalten, damit diese nachfragestarken Stadtteile auch ohne Straßenbahn-Anschluss eine attraktive Verbindung aufweisen können.

Linienbündel 11/12/13
Die Linien 11 und 12 bedienen Moorgarten, Klein Wesenberg und den Haltepunkt Moisling und verdichten sich ab Moisling zum 10-Minuten-Takt. Fahrten ab HP Moisling sind so getaktet, dass sie halbstündlich auf die Halte der Regionalexpresse von/nach Hamburg abgestimmt sind. Daraus ergibt sich die Weiterführung der anderen Fahrten nach Moorgarten und Klein Wesenberg, die jeweils auch im 30-Minuten Takt bedient werden. Im weiteren Verlauf über Vorrader Straße und Hüxterdamm wird die Altstadtinsel tangential erschlossen unter Einbeziehung von Umsteigemöglichkeiten am Mühlen- und Hüxtertor. In der Kanalstraße und der Willy-Brandt-Allee entstehen neue Haltestellen, am Holstentor wird der Umstieg auf die Straßenbahn in nächster Nähe gewährleistet. Die Linien bedienen das Märkische Viertel und fahren über Roter Löwe nach

Buntekuh, dort ist der Endpunkt der Linie – inklusive Umstieg auf die Straßenbahnlinie 4 (vertaktet).

Linienbündel 14/15/16
Das Linienbündel übernimmt die Verbindung von Travemünde bzw. Scharbeutz zur Universität und fungiert als Schnellbus für die Anbindung von Travemünde im 10-Minuten-Takt. Die Linie 14 bedient dabei den Weg über das Pommernzentrum, die Linien 15 und 16 den Weg über Skandinavienkai. Über Kücknitz und den Umsteigeknoten an der Seelandstraße fahren alle Linien den direkten Weg Richtung Innenstadt über die Travemünder Allee. Am Gustav-Radbruch-Platz bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 4. Über die Altstadt und das Mühlentor fahren die Linien zum Sana-Klinikum. Anschließend enden die Linien an der Universität bzw. dem UKSH und bedienen dabei die Strecke über die Berliner Allee unter Anbindung des Hochschulstadtteils.

Linienbündel 17/18/19
Das Linienbündel 17, 18 und 19 bildet ab Kaufhof einen 10-Minuten-Takt zur Wesloer Brücke. Am Kaufhof entsteht ein Rendezvous-Halt mit den hier verkehrenden Straßenbahnlinien 3 und 4. Dort werden die Linien gebrochen, da mit den Straßenbahnlinien 3 und 4 gute Fahrtmöglichkeiten in Richtung Innenstadt bestehen. Eine Brechung der Linien ergibt insofern Sinn, um eine Überbedienung auszuschließen und die Straßenbahn und Busverkehre sinnvoll zu trennen. Das erlaubt auch die hochwertige Gestaltung der Infrastruktur der Straßenbahn beispielsweise durch den Einbau von Rasengleis etc. Die Linien 17 und 18 enden dabei an den bereits heute genutzten Endstellen Heiweg und Gleisdreieck. Die Linie 19 dient der Feinerschließung von Eichholz und endet am Bahnhof von Herrnburg unter Anschluss der Wohngebiete im Bereich Am Staunsfeld. Am Bahnhof Herrnburg wird der zum Halbstundentakt verdichtete RE4 erreicht (Annahme) und bietet eine schnelle Verbindung in Richtung des Lübecker Hauptbahnhofs und gen Osten.

Linienbündel 20/21/22
Das Linienbündel beginnt am UKSH und dient als Tangentialverbindung in Richtung Norden. Die Linien bedienen den nicht von den Straßenbahnlinien 1 und 2 erschlossenen Mönkhofer Weg. An der Haltestelle Fahlenkampsweg bestehen Umsteigemöglichkeiten zu diesen Straßenbahnlinien. Über die Wallbrechtsbrücke und Walderseestraße wird der Kaufhof erreicht. Die Linien 20, 21 und 22 sind hier in den vorgesehenen Rendezvous-Halt eingebunden. Im weiteren Verlauf wird über Marlistraße und Heiligengeistkamp die Haltestelle Ehrenfriedhof erreicht, die Umsteigemöglichkeiten zu den Schnellbuslinien in Richtung Travemünde bietet. Während die Linie 22 bereits in Karlshof am Niels-Bohr-Ring endet, fährt die Linie 20 weiter nach Kücknitz über die Travemünder Allee. Die Linie 21 übernimmt die Erschließung von Israelsdorf und endet in Schlutup am Zarnewenzweg.

Linie 23
Die Linie 23 bietet eine schnelle Anbindung aus Gothmund (Normannenweg) in Richtung Hauptbahnhof/ZOB im 30-Minuten-Takt. Die Linie 23 verläuft über die Travemünder Allee zum Gustav-Radbruch Platz. Die Altstadtinsel wird westlich über An der Untertrave und Willy-Brandt-Allee tangiert und schließlich der Hauptbahnhof erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie über die Sankt-Lorenz-Brücke und Wisbystraße nach Schönboken, schließlich wird der Taktknoten am Bauernweg erreicht. Die Linie bindet das Industriegebiet Roggenhorst an und endet in Buntekuh an der Straßenbahnlinie 4.

Linie 24
Die Linie 24 ist eine Tangente von Moisling zur Universität. An die halbstündlichen Regionalexpressverbindungen von/nach Hamburg ist diese Linie angepasst, es wird über die Geniner Straße zum SANA-Klinikum gefahren. Im weiteren Verlauf wird das Gebiet Sudetenstraße in Sankt Jürgen erschlossen. Unter Nutzung des Mönkhofer Weges wird der Bahnhof Sankt Jürgen angebunden. Im weiteren Verlauf führt die Linie zum UKSH und endet schließlich am Grillenweg im Stadtteil Strecknitz.

Linie 25
Die Linie 25 übernimmt die Anbindung der peripher gelegenen Stadtteile an den Bahnhalt in Moisling und verkehrt im 30-Minuten-Takt. Die Linie beginnt in Bad Schwartau und führt über die Hindenburgstraße zur Endstelle der Straßenbahnlinie 2. Hier wird der Anschluss in Richtung Innenstadt gewährleistet. Im weiteren Verlauf wird über den Rensefelder Weg Stockelsdorf erreicht. Über die Morier Straße fährt die Linie nach Groß Steinrade und ist in den Konferenzhalt am Bauernweg eingebunden. Die Linie bedient die Schönbökener Straße und bildet über Bei der Lohmühle und Einsiedelstraße unter Nutzung der Eric-Warburg-Brücke eine nördliche Umfahrung der Altstadtinsel. Am Gustav-Radbruch-Platz werden viele Anschlüsse in andere Stadtteile erreicht. Über die Falkenstraße und Kronsforder Allee wird das Industriegebiet Genin erreicht. Nach der Fahrt über Hinter den Kirschkaten und Malmöstraße endet die Linie am Estlandring. Gegebenenfalls kann die Linie auch am Gustav-Radbruch-Platz gebrochen werden, um den Linienweg in zwei kürzere Abschnite zu entzerren.

Linie 26
Linie 26 bietet eine Tangentialverbindung nördlich der Trave. Die Linie beginnt in Stockelsdorf an der Marienburgstraße und führt über die Lohstraße zum Endpunkt der Straßenbahnlinie 2. Über den Stockelsdorfer Weg und die Rantzauallee geht es zum Bahnhof von Bad Schwartau. Im weiteren Verlauf wird der Haltepunkt in Lübeck Dänischburg erreicht. Der weitere Streckenverlauf führt die Linie über die Siemser Landstraße zum Umsteigeknoten Seelandstraße. Die Linie endet am Hirtenbergweg und bindet auf dem Weg noch den Stadtteil Herrenwyk an.

Linie 27
Die Linie 27 startet am Sereetzer Weg und führt über die Friedhofsallee nach Stockelsdorf. An der Kreuzung Friedhofsallee/Segeberger Straße bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 3. Im weiteren Verlauf fährt die Linie über Dornbreite ins Industriegebiet Roggenhorst, hier wird im Gegensatz zur Linie 23 der direkte Weg über die Kieler Straße Richtung CITTI-Park gefahren. Gleichwohl ist die Linie 27 in den Umsteigeknoten am Bauernweg eingebunden. Über die Grapengießerstraße wird die Endstelle in Buntekuh mit Umsteigemöglichkeiten zu diversen Stadtbus- und der Straßenbahnlinie 4 gewährleistet.

Linie 28
Linie 28 bietet im 30-Minuten-Takt eine Tangentialverbindung von Krummesse zum UKSH. Über Wulfsdorf und den Flughafen, wo Anschlüsse zum Regionalverkehr bestehen, wird Sankt Hubertus angeschlossen. Schließlich endet die Linie am UKSH, wo attraktive Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn und den anderen Buslinien bestehen.

Linie 29
Die Linie 29 bedient von Groß Parin ausgehend den nördlichen Teil Bad Schwartaus und führt weiter über die Ludwig-Jahn-Straße zum Bahnhof Bad Schwartau. Über die Kaltenhöfer Straße

wird der Haltepunkt Dänischburg erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie nach Sereetz und endet an der Endhaltestelle „Am Rugenberg“.

Linie 30

Die Linie 30 dient als Ortsbus von Travemünde. Ausgehend vom Strandbahnhof wird das Neubaugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angebunden. Außerdem wird der Teutendorfer Weg bedient. Der Ortsbus von Travemünde endet am Hafenbahnhof und stellt Anschlüsse zum Regionalverkehr in Richtung Lübeck Hbf her.

Weitere Angebote

Für die im vorgelegten Netz nicht bedienten Gebiete Bornkamp und Dorothea-Erxleben-Straße kann ein Kleinbus Anschlüsse an den städtischen ÖPNV bieten, insbesondere zu den Straßenbahnlinien 1 und 2.

7.9 Anhang 9: Städtebauliche Skizzen

Im Rahmen des Projekts wurden in Absprache mit der Stadt Lübeck fünf verschiedene Orte zur Visualisierung gewählt. Diese umfassen:
1. Burgtor, Blick gen Norden
2. Holstentorplatz, Blick gen Osten
3. Sandstraße, Blick gen Süden
4. Fackenburger Allee, Blick gen Westen
5. Hauptbahnhof/Werner-Kock-Straße, Blick gen Osten



Abbildung 80: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung)

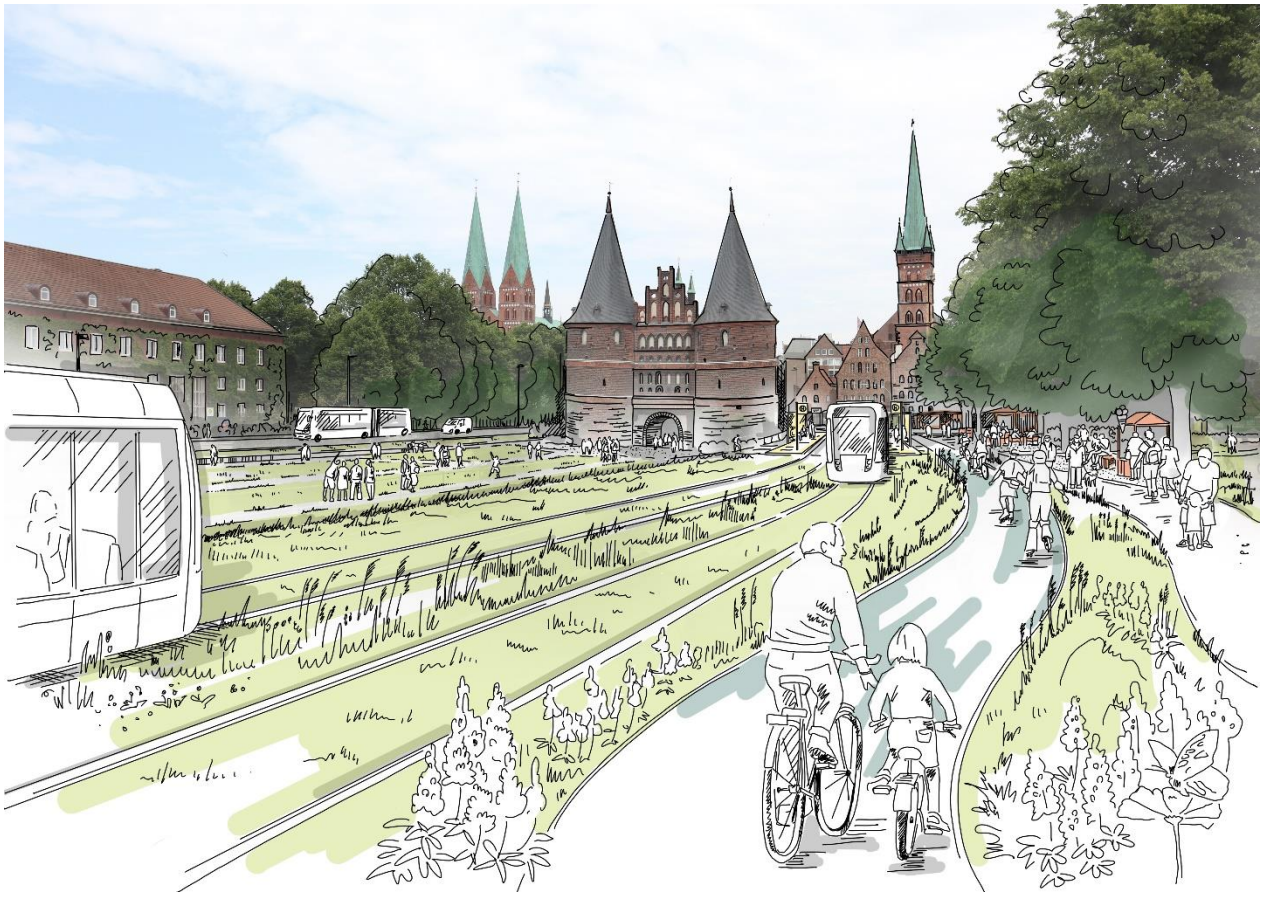


Abbildung 81: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung)

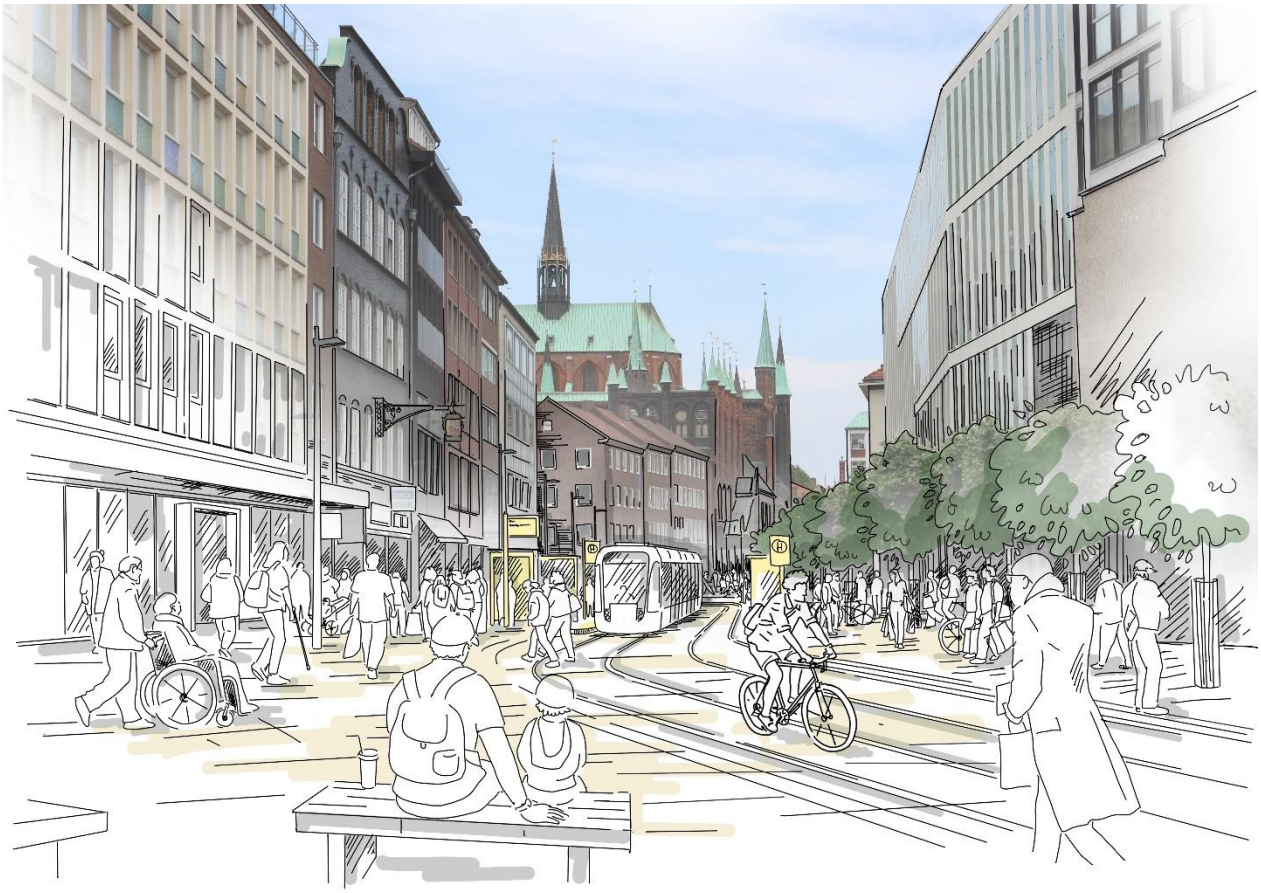


Abbildung 82: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung)

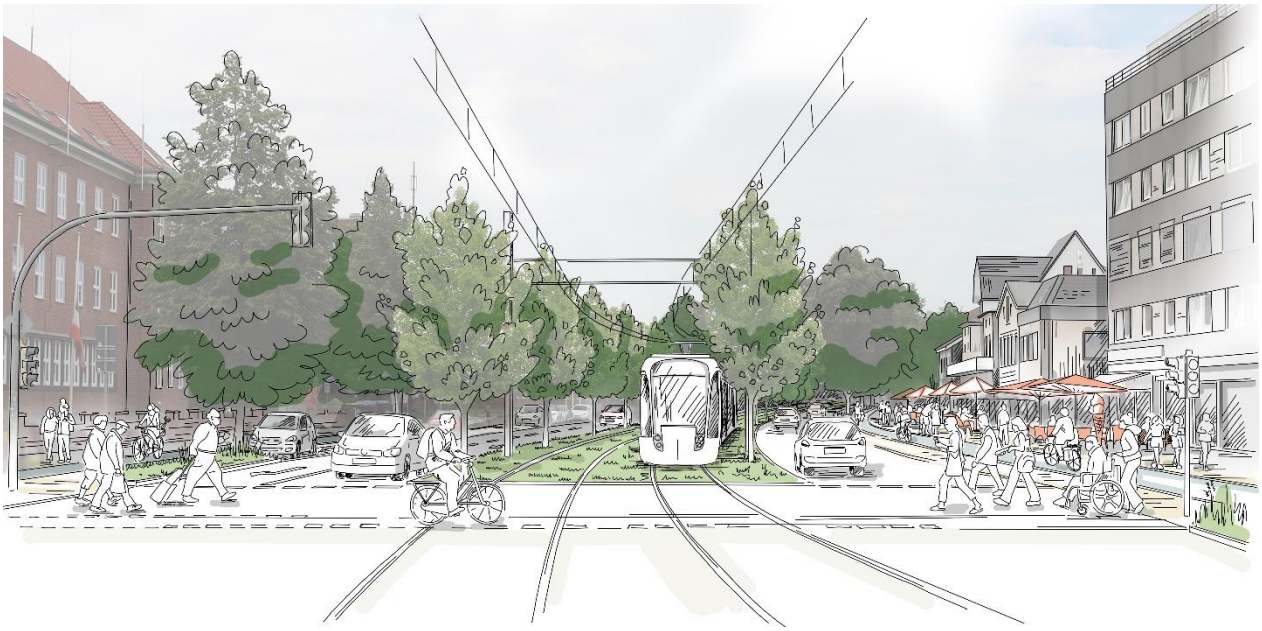


Abbildung 83: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung)



Abbildung 84: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung)

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/13939
öffentlich

Lübeck, 31.01.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

Mühlentorplatz - Umgestaltung zur signalisierten Kreuzung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.03.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.04.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.04.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die beschriebene Vorzugsvariante ,,Variante 2 Kreuzungspunkt mit Lichtsignalanlage“ umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
3.390 UNV Abt. 2 Naturschutz, Landschaftsplanung, Immissionsschutz	zustimmend (für Variante 2)
5.660 Stadtgrün und Verkehr / Straßenverkehrsbehörde	zustimmend (für Variante 2)

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Das Vorhaben wird auch im Runden Tisch Radverkehr beraten, an dem das Stadtschülerparlament beteiligt ist.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
StVO

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	x	Ja – Begründung:
		Durch die Baumaßnahme entsteht vorübergehend ein zusätzlicher CO2 Ausstoß.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Seit Jahrzenten ist der o. a. Kreisverkehr ein Unfallschwerpunkt an allen seinen Zufahrten – vorwiegend in der Konfliktsituation Radfahrende/Pkw, was auch den jährlich herausgegebenen Verkehrssicherheitsberichten der Polizei zu entnehmen ist.

Unfallstellen-Auswertung Hansestadt Lübeck
Mühlentorplatz 01.01.2017 bis 14.06.2022 (Zuarbeit Polizeidirektion)

→ insgesamt 188 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle

- 111 aufgenommen
- 77 aufnahmefreie Verkehrsunfälle (ohne Personenschaden)

→ bei 92 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden

- 4 Verkehrsteilnehmende schwer
- 101 Verkehrsteilnehmende leicht verletzt
- davon verunglückten 77 Radfahrer:innen

→ Häufigste Unfallursachen:

- 54 x Fehler beim Herausfahren aus dem Verkehrsverteiler (Typ: Abbiegen)
- 38 x Fehler beim Einfahren in den Verkehrsverteiler (Typ: Einbiegen/Kreuzen)

98 Verkehrsunfälle wurden von PKW-Fahrer:innen verursacht.

Somit werden durchschnittlich 20 Unfälle/Jahr polizeilich aufgenommen, wovon zehn Unfälle gleichen Typs registriert werden.

Gemäß Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen wird eine Unfallhäufungsstelle (innerorts an Knotenpunkten) deklariert, wenn in einem Jahr fünf Unfälle vom gleichen Typ festgestellt wurden.

In Schleswig-Holstein gilt der Grenzwert für eine Unfallhäufungsstelle, gemäß Ministeriumserlass, von drei Unfällen gleichen Typs. Dieser Wert ist am Mühlentorplatz deutlich überschritten. Im Rahmen der Unfallkommission wird seit Jahren von der Fachaufsicht der Straßenverkehrsbehörde, dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein dringender Handlungsbedarf angemahnt.

Die zwischenzeitlich eingerichtete Interimslösung hat nach ersten polizeilichen Erkenntnissen zu einer Verringerung (zehn Unfälle, davon fünf Unfälle gleichen Typs seit 01.11.2023 bis 16.09.2024) geführt. Zudem hat sich das Sicherheitsgefühl insbesondere beim Fahrzeugverkehr in Bezug auf die Wahrnehmung des Radverkehrs im Kreisverkehr verstärkt.

Der Mühlentorplatz wird stark von Schüler:innenverkehren frequentiert und ist daher insbesondere in Bezug auf die Schulwegsicherung zu betrachten.

Es wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die, vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Vorschläge zum Umbau des Kreisverkehrsplatzes erarbeiten sollte.

Folgende Varianten wurden näher betrachtet:

- Variante 1: (Regelkonformer) Kreisverkehr,
- Variante 2: Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage
- Variante 3: Über-/bzw. Unterführung

Nachfolgend werden die Varianten 1 bis 3 kurz vorgestellt und hinsichtlich Verkehrssicherung, Leistungsfähigkeit und Machbarkeit eingeordnet.

1. Variante 1 (Regelkonformer) Kreisverkehr

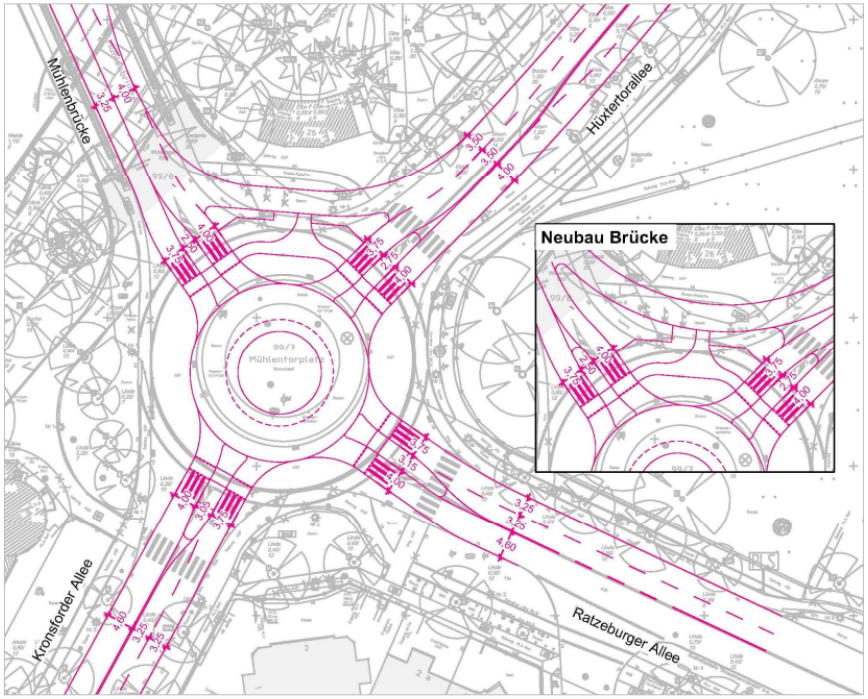
In **Variante 1** wurde ein regelkonformer Kreisverkehr mit einstreifigen Kfz Ein- und Ausfahrten, einer einstreifigen Kreisfahrbahn und der Führung des Radverkehrs auf einer gesonderten Radverkehrsanlage sowie abgesetzten Furten für den Rad- und Fußverkehr untersucht.

Die Führung des Radverkehrs auf übergeordneten Furten (Radverkehr hat Vorrang) wird in allen Untersuchungen zu dem Thema als unsicherste Führungsform für Kreisverkehre ausgewiesen. Dies war bei dem hohen Radverkehrsanteil, insbesondere von Schüler: innen entscheidend mit zu betrachten.

Auch im Hinblick auf die Unfallentwicklung nach Herstellung des Interimszustandes, kann ein regelkonformer Kreisverkehr unter den gegebenen Randbedingungen (hoher Radverkehrsanteil) nicht als verkehrssichere Lösung betrachtet werden.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit ergibt sich eine sog. Qualitätsstufe E*. Hierbei sind die Querenden über die jeweiligen Ausfahrten nicht berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Ströme verschlechtert sich die Qualitätsstufe hin zu E-F. Zur Verbesserung der Qualitätsstufe wird die Anlage von Anlage von (zwei) zusätzlichen Bypässen empfohlen, die jedoch nur bei einem Neubau der Mühlentorbrücke möglich gewesen wären. Ein Brückenneubau ist jedoch nicht entschieden worden.

Für einen signalisierten Kreisverkehr ist die Fläche des Kreisels zu gering (keine Möglichkeit zur Aufstellung von Fahrzeugen innerhalb der Kreisfahrbahn). Weiterhin sind bei dem zeitweise auftretenden hohen Radverkehrsaufkommen die zur Verfügung stehenden Warteflächen für notwendige Verkehrsinseln zu gering



Variante 1 (Regelkonformer) Kreisverkehr mit einem Bypass

2. Variante 2 Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage

In **Variante 2** wurde der Umbau des bisherigen Kreisverkehrs zu einem Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage untersucht. Der Radverkehr wird wie bisher auf Radwegen zum Knotenpunkt geführt und quert die Knotenarme, wie der Fußverkehr, über signalisierte Furten. Die Signalisierung wurde zugunsten einer möglichst sicheren Führung der querenden Fußgänger- bzw. Radverkehrsströme ausgearbeitet.

Die Freigabezeit (Grünzeit) der rechtsab- bzw. einbiegenden Kfz soll weitestgehend getrennt vom parallelen Fuß- und Radverkehr erfolgen, auch wenn dies zu Lasten der Leistungsfähigkeit erfolgt.

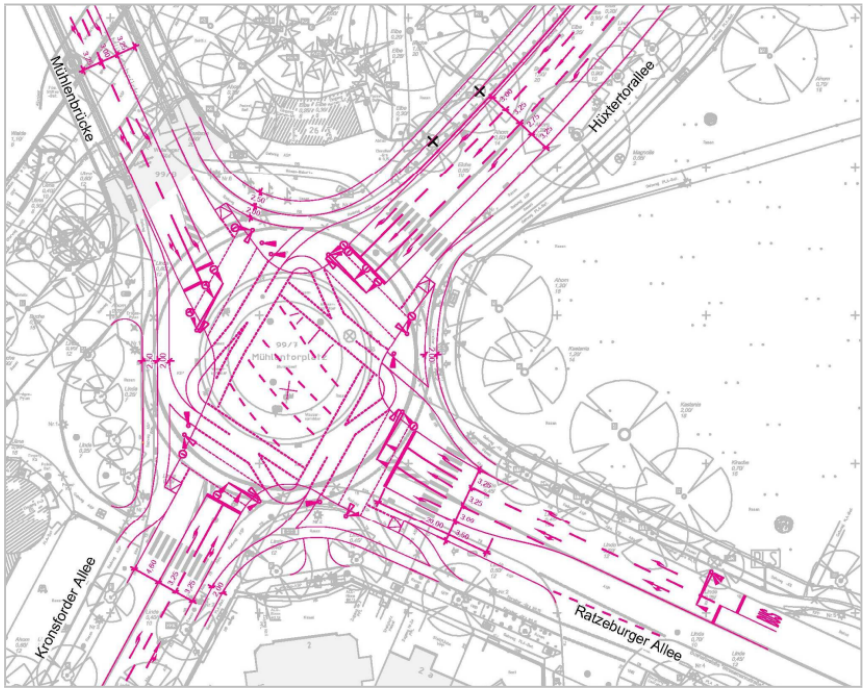
Die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wird gegenüber dem Bestand deutlich erhöht. Der Konflikt zwischen rechts ab- bzw. einbiegenden Kfz und dem Fuß- und Radverkehr wird durch die weitestgehend getrennte Freigabe vermieden. Die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sind notwendiger Weise höher als im Bestand.

Die Lichtsignalanlage kann mit dem Knotenpunkt (KP) Mühlenstraße / Wallstraße koordiniert betrieben werden. Um evtl. Rückstau bis zu diesem KP zu vermeiden kann der Zufluss aus der Wallstraße entsprechend reguliert werden (Pförtnerampel).

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird gemäß HBS** 2015 mit „E“ (Berechnung der Festzeitsteuerung für die Spitzenstunde) auf Grundlage der Verkehrserhebung von 2020 angegeben. Tatsächlich stellt sich in der Regel in der verkehrsabhängigen Steuerung ein besserer Ablauf ein. Unter Berücksichtigung einer aktuelleren Verkehrserhebung aus dem Jahr 2024 hat sich der Verkehr etwas verringert und es wird insgesamt die Qualitätsstufe „D“ erreicht.

* Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes: Es gibt die Stufen A bis F. A ist die beste und F die schlechteste Stufe. Gemäß Einführungserlass zum HBS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015) soll im Neu-, Um- und Ausbau, mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) D erreicht werden. Sollte bei der Planung eines Neubauvorhabens eine QSV besser als D erreicht werden, so ist nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Variante die QSV D nicht erreicht wird.

** HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

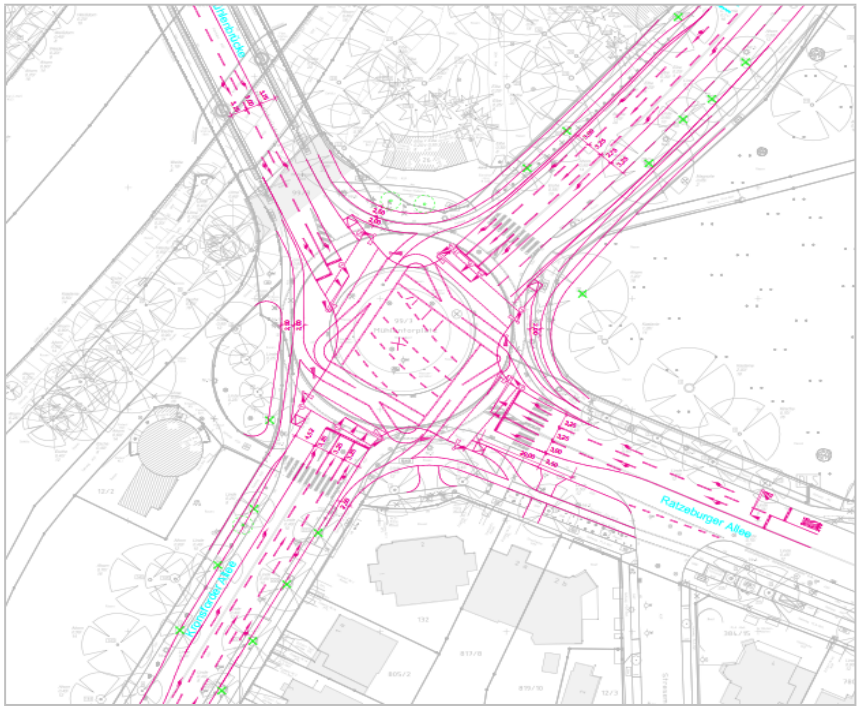


Variante 2: Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage

3. Modifizierte Variante 2 Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage und Erweiterung einer Zu- und Abfahrt

Um die Leistungsfähigkeit der Variante 2 für den Kfz-Verkehr zu erhöhen könnte die Zufahrt Kronsforder Allee und daraus folgend die Abfahrt Hüxtertorallee um jeweils einen Fahrstreifen erweitert werden.

Das bedingt aber einen erheblichen Eingriff in den Baumbestand. Gegenüber der vorgestellten Variante 2, in der 3 Bäume gefällt werden müssten, ist für die modifizierte Variante 2 die Fällung von ca. 16 Bäumen notwendig.



Modifizierte Variante 2: Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Die umfangreiche Fällung von Bäumen, auch in Bereichen, die als Allee ausgewiesen werden, sollte auch in Abstimmung mit dem Bereich UNV (Abt. 2 Naturschutz, Landschaftspla-

nung und Immissionsschutz) nicht weiterverfolgt werden. Eine Zustimmung zur modifizierten Variante 2 liegt seitens der UNV daher nicht vor.

4. Variante 3 Über- bzw. Unterführung

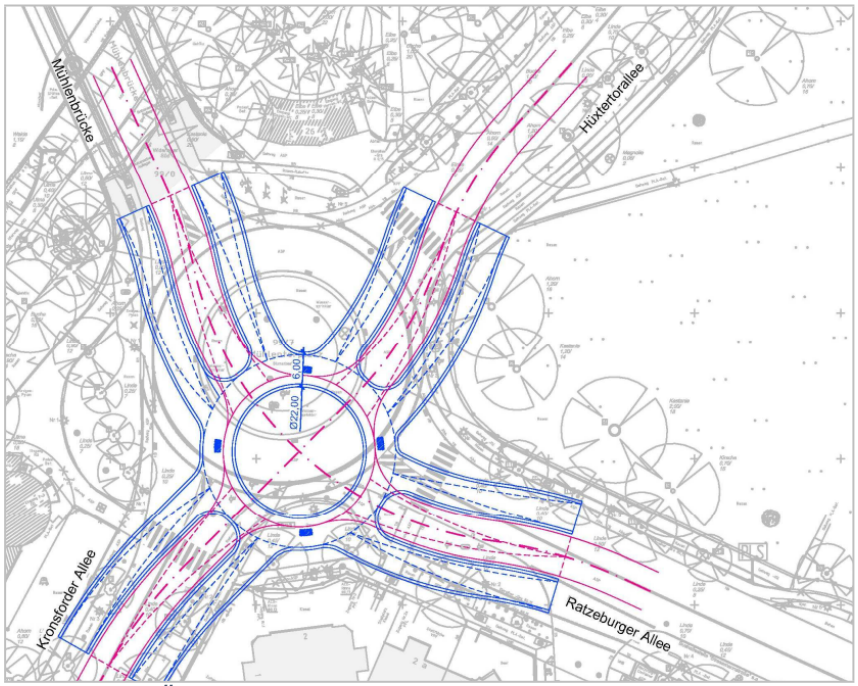
In der ***Variante 3,*** einer planfreien Lösung (zwei Ebenen), wird der Fuß- und Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr auf einer zweiten Ebene geführt. Wobei die Führung auf beiden Ebene jeweils mit einem Kreisverkehr erfolgen könnte. Es sind Rampen erforderlich, um den Fuß- und Radverkehr auf der „höheren“ Ebene zu führen.

Die Neigungen müssten so ausgebildet sein, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen diese nutzen könnten. Somit ergibt sich durch das vom Fuß- und Radverkehr zu nutzende Brückenbauwerk und die erforderlichen Rampenlängen eine Verlagerung des Knotenpunktes in Richtung Süden. Auch mit dieser Verlagerung können die erforderlichen Neigungen nur im Maximalbereich eingehalten werden. Umliegende Grundstücke würden teilweise nicht mehr erreicht werden, auch die Stresemannstraße müsste ggf. zur Sackgasse ausgebildet werden.

Daher wurde Variante 3 auf Grund erheblicher Flächenkonflikte und der ungünstigen Neigungen verworfen. Auch erhebliche Eingriffe in den Baumbestand wären notwendig.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherheit durch die Trennung des Fuß- und Radverkehrs vom Kfz-Verkehr von einer sehr sicheren Führung ausgegangen werden kann.

Die Leistungsfähigkeit wird mit Qualitätsstufe „C“ ausgewiesen.



Variante 3: Über- bzw. Unterführung

Fazit

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist festzustellen, dass die ***Variante 2*** „Lichtsignalanlage (LSA)“ unter den priorisierten Aspekt der Verkehrssicherheit (u.a. Schulwegsicherung) die optimalste Lösung darstellt.

Die Varianten wurden auch mit der Fachaufsicht der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und den Stadtwerken Lübeck Mobil GmbH (SWLM) erörtert und es wurde Variante 2 als Vorzugsvariante zugestimmt.

Zeitplan

Eine bauliche Umsetzung ist bevorzugt im Zuge der Brückensanierung (vorgesehen 2026-2027) geplant. In diesem Zeitraum ist die Verkehrsbelastung am Mühlentorplatz durch die Umleitungsführung über den Berliner Platz voraussichtlich geringer und es müssen nicht alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden (Ratzeburger Allee kann über den Knoten Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße und über den Berliner Platz umgeleitet werden).

Finanzierung

Kostenseitig wird der Knotenumbau gemäß vorliegender Vorplanung mit 2,3 Mio. € (brutto) beziffert. Unter der Berücksichtigung von möglichen Kostensteigerungen und eine Kostenvarianz auf Grund der Komplexität der Maßnahme werden 3 Mio. € geschätzt. Die HH-Mittel sind auf dem Sachkonto 7852000 geordnet. Die Einwerbung von Fördermitteln wird geprüft.

Empfehlung

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die beschriebene Vorzugsvariante (Variante 2) zur weiteren Planungsbearbeitung / Umsetzung zu beschließen. Die Fachaufsicht der Straßenverkehrsbehörde erwartet, dass die Hansestadt Lübeck zeitnah bei diesem Unfallschwerpunkt handelt.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Pläne

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 31.01.2025**
Produkt: 542001 | **VO-Nr.: VO/2025/13939**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2025	2026	2027	2028
Erträge	0,00				
Aufwendungen	-3.500.000,00				
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	0,00				
Abschreibungen (AfA)	-3.499.999,00				
Anlagenabgang	-1,00				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-3.500.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-1.575.000,00				
Einzahlungen	0,00				
Auszahlungen	-3.500.000,00	-130.000,00	-150.000,00	-1.620.000,00	-1.600.000,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-3.500.000,00	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	542001.146.7852000	Kreisstraßen/Mühlentorplatz /Tiefbaumaßnahmen	-130.000,00
		Saldo Finanzplan	-130.000,00

A2 594mm x 420mm

Mühlentorplatz, Lübeck

TOP 5.6

Legende:

konzeptionelle Planung

nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:

- Vermessung, Gierke, VI, Stand 03/2021

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB
Adenauerdamm 59
20099 Hamburg
www.argus-hh.de
Telefon: +49 (40) 309 709-0
Telefax: +49 (40) 309 709-199
E-Mail: kontakt@argus-hh.de

Variante 1

Lageplan
Konzept - Kreisverkehr

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-201	1:500	DC/SW	09.07.2021

Mühlentorplatz, Lübeck

Mühlenbrücke

Hüxtertorallee

Kronsforder Allee

Ratzeburger Allee

Gebhardweg

Stresemannstraße

Bäckerstraße

Antonistraße

Kanal-Trave

TOP 5.6

Ausbau Kronsforder Allee

Legende:

konzeptionelle Planung

nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:

- Vermessung, Gierke, VI, Stand 03/2021

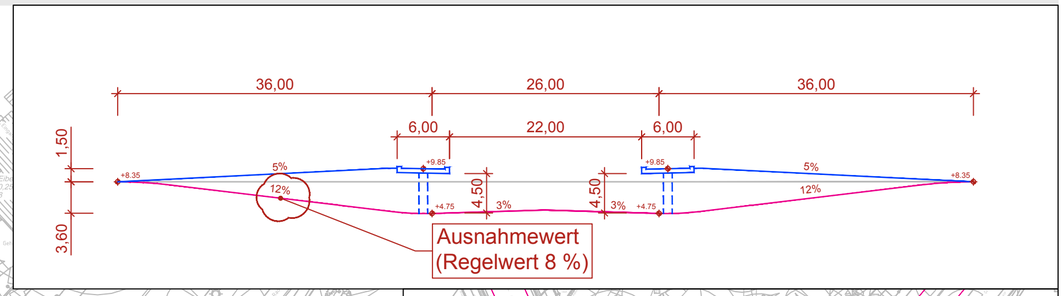
ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB
Adenauerdamm 59, 20459 Hamburg
Telefon: +49 (40) 309 709-0
Telefax: +49 (40) 309 709-299
www.argus-hh.de
E-Mail: kontakt@argus-hh.de

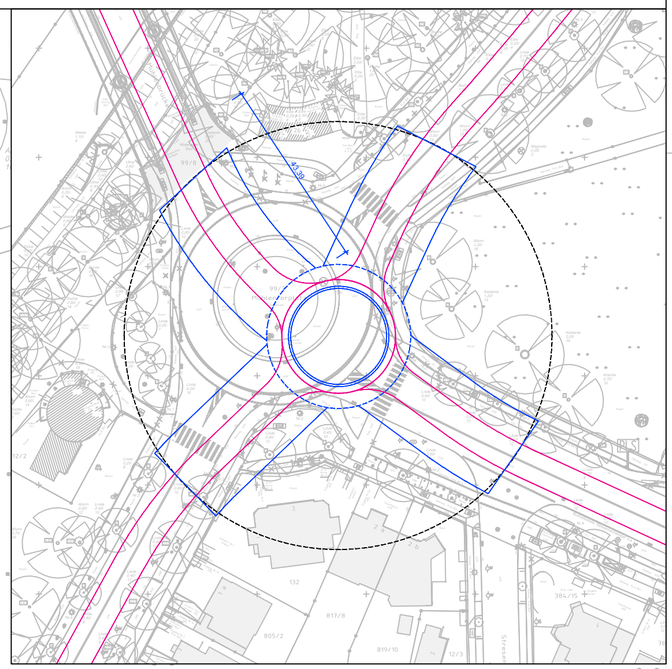
Variante 2

Lageplan
Konzept - Ausarbeitung Vorzugsvariante

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-206	1:500	DC/UK	21.07.2022

Mühlentorplatz, Lübeck





TOP 5.6

Verflechtungsbereich Gehweg/Rampe

Mindestdurchmesser (keine fahrgeometrische Prüfung)

Baum im Bereich des Bauwerks

Baum im Bereich des Bauwerks

Keine Busprioriserung

Überschneidung mit Einmündungsberiech

Höhenversprung auf Bestands-höhe des Grundstücks ca. 1,50 m

Zufahrt nicht erreichbar bzw. Rampe nicht umzusetzen

Legende:

- konzeptionelle Planung (Unterführung Kfz-Verkehr)
- konzeptionelle Planung (Überführung Fuß-/Radverkehr)

nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:

- Vermessung, Gierke, VI, Stand 03/2021

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB
Jarrestraße 20 · 22303 Hamburg
Telefon: +49 (40) 309 209-0
Telefax: +49 (40) 309 209-250
www.argus-hh.de
E-Mail: kontakt@argus-hh.de

Variante 3

Lageplan

Konzept - teilplanfreier Kreisverkehr

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-205	1:500	DC/SW	11.05.2021

Mühlentorplatz, Lübeck

TOP 5.6

Kanal-Trave

Mühlenbrücke

Hüxtertorallee

Radfahrerschleuse

Bäckerstraße

Ratzeburger Allee

Kronsforder Allee

Gebhardweg

Stresemannstraße

Hermann-Hesse-Weg

Anronistraße

Mühlentorplatz

Widerlager Nord

St. Lorenz Brücke

Legende:

konzeptionelle Planung

nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:

- Vermessung, Gierke, VI, Stand 03/2021

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB
Arbeitsstättenstraße 59
20459 Hamburg
www.argus-hh.de
Telefon: +49 (40) 309709-0
Telefax: +49 (40) 309709-290
E-Mail: kontakt@argus-hh.de

Variante 2 modifiziert

Lageplan
Konzept - Lichtsignalanlage Priorisierung NMIV

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-206	1:500	DC/UK	07.03.2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14616
öffentlich

Lübeck, 30.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

Erhaltungsstrategie Fahrbahnen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Erhaltungsstrategie für Fahrbahnen wird fortgesetzt.
Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 12 Mio. EUR sind ab dem Haushaltsjahr 2027 haushaltsmäßig zu ordnen. Für das Haushaltsjahr 2026 sind bereits Baumaßnahmen angemeldet.

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 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Ausgehend von einem Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschafft aus dem Jahr 2017 (VO/2017/05571) wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan für den Ausbau und die Sanierung von Straßen für weitere 5 Jahre fortzuschreiben.

Dieser Masterplan wurde von 2021 bis 2025 abgearbeitet.

Wie bereits 2018 wurden im Jahr 2023 erneut alle Lübecker Straßen durch ein zugelassenes Messfahrzeug abgefahren. Mittels dieser Daten wurde erneut eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) vorgenommen.

Bei der Messung wurden Daten wie beispielsweise das Höhenlängsprofil, die Querneigung, Querprofile, Substanzmerkmale der Oberfläche (Risse, Flickstellen, Ausbrüche), Längsneigung und Krümmung aufgenommen.

Alle aufgezeigten Messwerte sind bundeseinheitlich normiert, dadurch ist es möglich, die Ergebnisse auch mit anderen Kommunen, die eine ZEB durchgeführt haben, zu vergleichen.

Aus den gesammelten Rohdaten werden sogenannte Zustandswerte für die einzelnen aufgenommenen Straßenabschnitte gebildet.

Diese reichen von „neuwertig“ (Note 1 – 1,5) bis zur „Einleitung baulicher und verkehrsbeschränkender Maßnahmen“ (Note 4,5 – 5,9).
Der Zustandswert 4,5 wird dabei als sogenannter „Schwellenwert“ bezeichnet, da oberhalb dieses Wertes zwingend Maßnahmen erforderlich werden, um die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen aufrecht zu halten.

Als weiterer Schritt für die Aufstellung der Erhaltungsstrategie wurden für das Vorbehaltsstraßennetz und das Nebenstraßennetz sogenannte Erhaltungsabschnitte gebildet, d.h. Abschnitte gebildet, in denen dann ausgewählte Erhaltungsmaßnahmen zum Einsatz kommen sollen.

Oberhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

40%	der Flächen werden grundhaft saniert
20%	der Flächen werden 2-schichtig (Deck- und Binderschicht oder Hocheinbau) saniert
40%	der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 790.000 Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und 197.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Unterhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

20%	der Flächen erhalten eine Sanierung der Asphaltdecke (Deckschicht bei Nebenstraßen Decke + Binder bei Vorbehaltsstraßen)
80%	der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert.

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 200.000 Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und 953.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Für die jeweiligen Sanierungsmaßnahmen wurden Einheitspreise hinterlegt, um daraus dann einen Investitionsbedarf zu errechnen. Insgesamt ergibt sich für das Vorbehaltsstraßennetz ein rückständiger Erhaltungsbedarf in Höhe von ca. 68 Mio. EUR, für das Nebenstraßennetz in Höhe von 35 Mio. EUR.

Ausgehend von diesen Daten ergeben sich unterschiedliche Erhaltungsszenarien, je nachdem, ob man den Verfall der öffentlichen Infrastruktur aufhalten möchte oder nicht.
Um den Verfall der Straßen aufzuhalten und abzubauen, ist ein jährliches festes Budget von mindestens 12 Mio. EUR erforderlich, welches ab dem Haushaltsjahr 2027 benötigt würde.

Mit einem festen Budget ist zudem die zuverlässige Abstimmung mit Ver- und Entsorgern möglich, die in der Hansestadt Lübeck in den kommenden Jahren ihre Infrastruktur im Verkehrsraum erneuern und ausbauen werden.

Rückblick:

In den Jahren 2021 bis 2025 wurde der Masterplan Straßen mit einem Investitionsvolumen von ca. 50.000.000 EUR umgesetzt.

Beispielhafte Baumaßnahmen:

2021	Berliner Sraße (B207), Wallbrechtstraße (B75)
2022	Geniner Str.(K15), Baltische Allee (K15), Moltkeplatz (K18) Dänischburger Landstr.(K9)
2023	Buntekuhweg (K13), Stockelsdorfer Str. (K26), Einsiedelstraße (K25)
2024	Schwartauer Landstr.(L309), Geniner Str. (K15), Buurdiekstr., Schnitterweg, Grüner Weg
2025	Geniner Dorfstraße (K13), Moislinger Allee (B75)

Das eingesetzte Investitionsvolumen hat ausgereicht, den Zustand der Hauptverkehrsstraßen zu halten, bei den Nebenstraßen gab es sogar eine Verbesserung des Zustandes.
Die Entsprechende Visualisierung befindet sich in der Anlage 3 auf Seite 9 und 10.
Die Steigerung des jährlichen Budgets von 10 Mio. EUR auf 12 Mio. EUR ist der allgemeinen Kostensteigerung geschuldet.

Ausblick für das Jahr 2026:

Aufgrund der schwierigen Haushaltslage wurden für 2026 nur kleinere Maßnahmen angemeldet, bei denen dringender Handlungsbedarf aufgrund der Verkehrssicherheit besteht.

- 300.000 EUR Knoten Friedhofsallee, Krempelsdorfer Allee, Stockelsdorfer Straße
- 150.000 EUR Knoten Moislinger Allee, Buntekuhweg
- 300.000 EUR Fackenburger Allee
- 400.000 EUR Bei der Lohmühle
- 280.000 EUR Ziegelteller

Maßnahmen ab dem Jahr 2027:

Ab 2027 könnten bei einem entsprechenden Haushalt diverse Maßnahmen umgesetzt werden. Die Reihenfolge ist dabei mit den Ver- und Entsorgern abzustimmen.
Hier hat sich in den letzten Jahren des Masterplans 2021 bis 2025 gezeigt, dass ein statischer Plan zunehmend schwieriger in der Umsetzung wird.
Der Breitbandausbau nimmt zu, das Strom- und Fernwärmenetz wird weiter ausgebaut.
Der Umbau des Kanalnetzes vom Misch- auf Trennsysteme ist noch nicht abgeschlossen und als neue Herausforderung kommt die Reinigung des Regenwassers hinzu.
All diese Punkte sorgen dafür, dass die Abstimmung zwischen dem Straßenbau und den Ver- und Entsorgern immer komplexer wird.
Bei der Sortierung der Maßnahmen ist somit mehr Flexibilität gefordert als früher. Die Hansestadt Lübeck hat sich hierzu frühzeitig gut aufgestellt und ermöglicht eine frühzeitige Koordinierung über die Leitstelle Verkehrsflussmanagement. Mögliche Synergieeffekte werden so versucht zu heben, um so die Einschränkungen für die Bürger:innen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und mögliche Kosteneinsparungen zu generieren.

Mögliche Straßenbaumaßnahmen der nächsten Jahre:

- Kronsforder Allee
- Fackenburger Allee
- Dummersdorfer Straße
- Heiweg
- Beethovenstraße
- Dornbreite
- Forstmeister Weg
- Edelsteinstraße

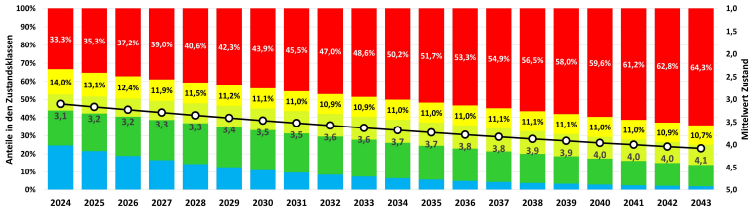
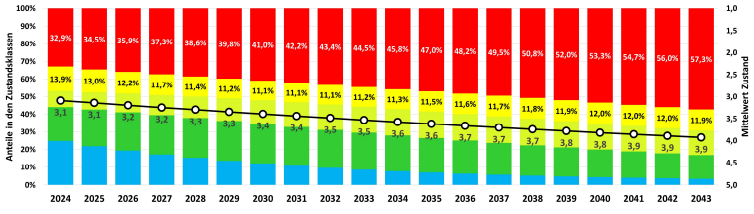
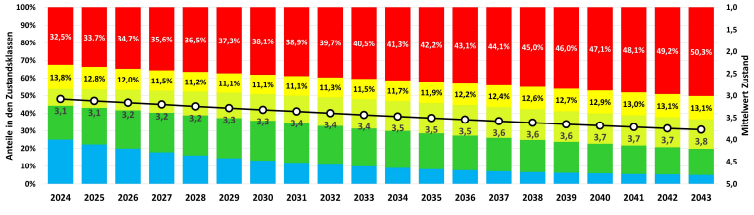
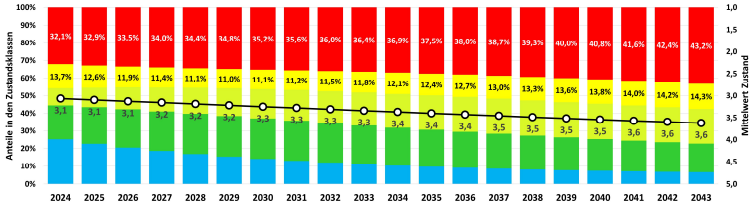
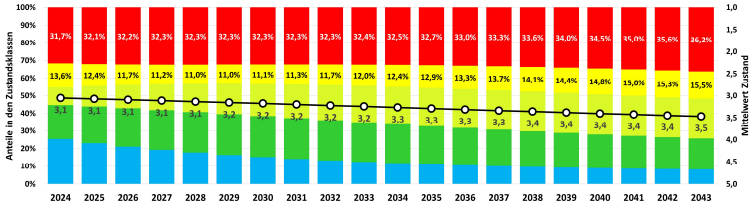
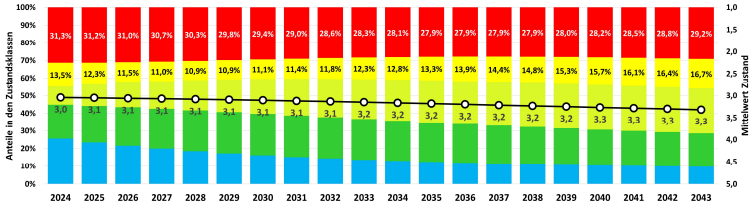
Anlagen:

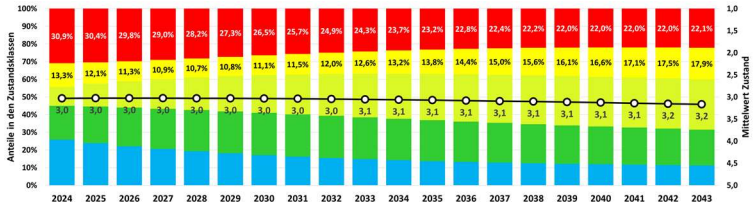
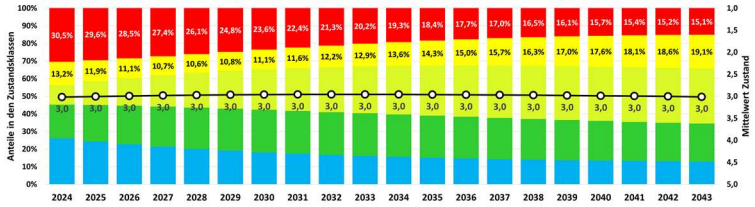
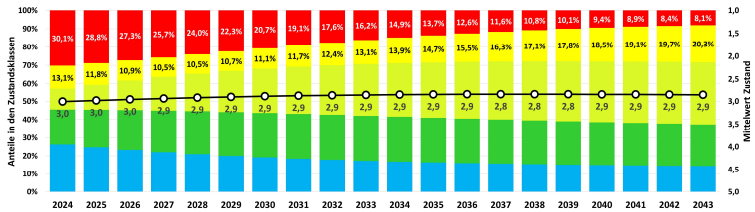
Anlage 1 Budgetszenario
Anlage 2 Präsentation Straßensanierungsverfahren
Anlage 3 Präsentation ZEB

Senatorin Joanna Hagen

Budgetszenarien Vorbehaltsnetz

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltsnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr			
1 Mio. € / Jahr			
2 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
4 Mio. € / Jahr			
5 Mio. € / Jahr			

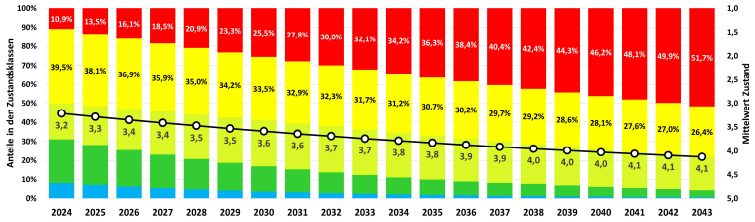
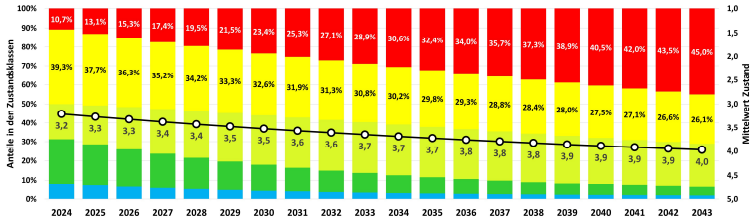
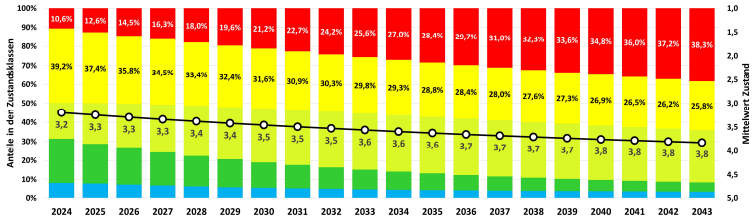
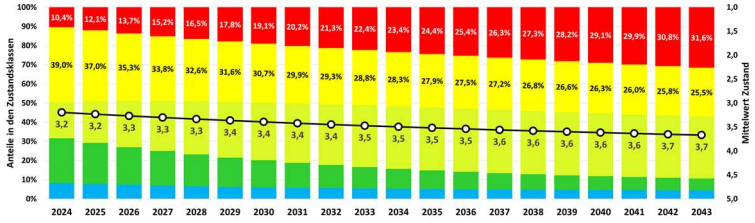
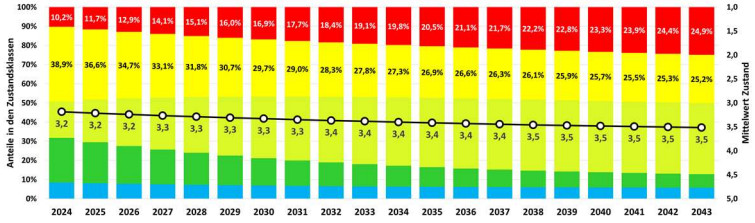
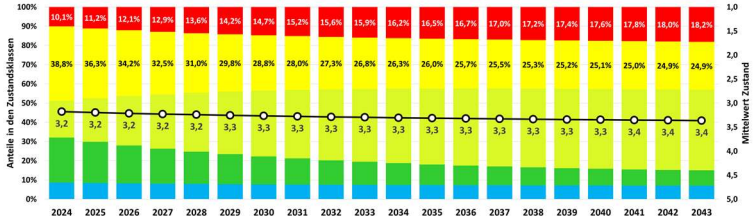
Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			
8 Mio. € / Jahr			

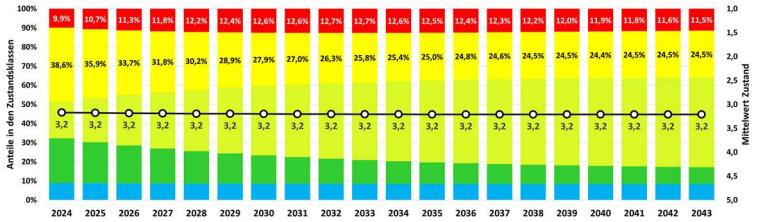
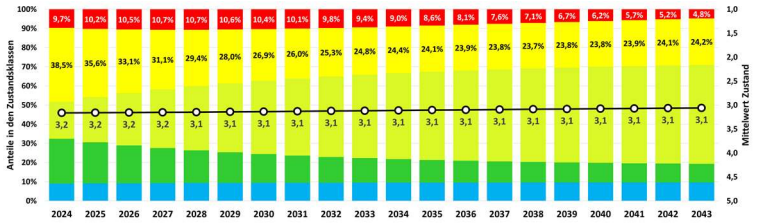
Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.

Budgetszenarien Nebenstraßen

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltsnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr		☹	☹
3 Mio. € / Jahr		☹	☹
2 Mio. € / Jahr		☹	☹
3 Mio. € / Jahr		☹	☹
4 Mio. € / Jahr		☹	😟
5 Mio. € / Jahr		😟	😟

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			

Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.



Straßensanierungsverfahren

in Asphaltbauweise

Straßensanierungsverfahren

Inhalt

1. Begriffsbestimmung
2. DSK
3. Deckschichtenerneuerung
4. Deckenerneuerung
5. Grundhafte Sanierung
6. Kosten und Zeitaufwand
7. Erwartete Lebensdauer

666 von 708 in Zusammenstellung

Begriffsbestimmung

Bauliche Erhaltung

Instandhaltung
- **punktuelle/kleinflächige Maßnahmen (Substanzerhalt)**
  z.B. Verfüllen von Rissen

Instandsetzung
- **großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Substanzerhalt oder Verbesserung der Oberflächeneigenschaften)**
  z.B. DSK, Deckschichtenerneuerung

Erneuerung
- **großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Wiederherstellung des Gebrauchswerts)**
  z.B. Deckenerneuerung, Grundhafte Sanierung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise (DSK)

Zustandsmerkmale
(nach ZTV BEA-StB):

Ebenheit
- Verformung (in Querprofilen)

Griffigkeit
- Bindemittelanreicherung
- polierte Kornoberfläche

Substanzmängel
- Netzrisse
- Flickstellen
- Ausmagerung
- Kornausbrüche



668 von 708 in Zusammenstellung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

Einbau:

Asphaltmischgut
- DSK 8
- DSK 5
- DSK 3 (BK 1,8 bis BK 0,3)

Unterlage
- Unebenheiten ≤ 10 mm

Ausführung
- Zweischichtig
  (1. Schicht = Profilausgleich)
- Anfang April bis Mitte Oktober
- Temperatur der Unterlage
  ≥ 5 °C

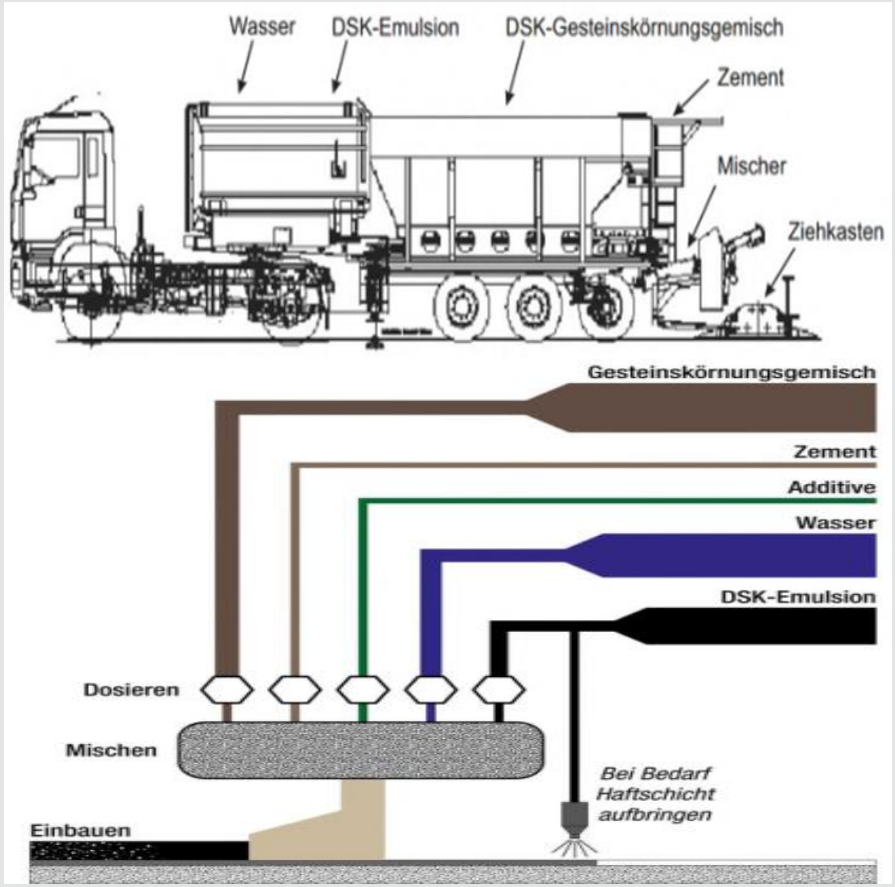


Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

Einbau:

Einbaumenge
- **Nach ZTV BEA-StB ca. 20 kg/m²**
- **nach Erfahrung ca. 40 kg/m²**

Tagesleistung (Einbau)
- **Innerstädtisch 3000 m²**
- **Außerstädtisch 6000 m²**



Deckschichterneuerung

Ersatz einer Asphaltdeckschicht

Zustandsmerkmale
- Verformung
- Bindemittelanreicherung
- profilierte Kornoberfläche
- Substanzmängel
- Häufige Einzelrisse

Anwendung
- Wenn Mängel und Schäden allein auf Asphaltdeckschicht begrenzt
- Wenn keine Eignung anderer Instandsetzungsverfahren
- Angabe von festen Höhenvorgaben (z.B. Einbauten, Randeinfassung)

Ausführung
1. vorh. Asphaltdeckschicht fräsen
2. Neueinbau Asphaltdeckschicht

Deckschichterneuerung

Zustandsmerkmale
- Verformung
- Bindemittelanreicherung
- profilierte Kornoberfläche
- Substanzmängel
- Häufige Einzelrisse

Anwendung
- Wenn Mängel und Schäden allein auf Asphaltdeckschicht begrenzt
- Wenn keine Eignung anderer Instandsetzungsverfahren
- Angabe von festen Höhenvorgaben (z.B. Einbauten, Randeinfassung)



672 von 708 in Zusammenstellung

Deckschichtenerneuerung

Ausführung
1. vorh. Asphaltdeckschicht fräsen
2. Neueinbau Asphaltdeckschicht

Asphaltmischgut
(ZTV Asphalt-StB)
- AC D
- SMA
- MA
- PA

Mindest- Lufttemperatur
(ZTV Asphalt-StB)
- Einbaustärke < 3 cm = 10 °C
- Einbaustärke > 3 cm = 5 °C



673 von 708 in Zusammenstellung

Deckenerneuerung

Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht

Anwendung
- Wenn Mängel durch Instandsetzung nicht zu beseitigen sind

z.B.
durch Verformungen einzelner Schichten unterhalb der Deckschicht
z.B.
durch Tragfähigkeitsverlust

Ausführung
- Nach ZTV und TL Asphalt-StB
- Gleichmäßige Unterlage durch Fräsen oder Profilverbesserung

Tabelle 6: Einbaubedingungen

Asphaltschichten	Dicke in cm	Mindest-Lufttemperatur			
		–3 °C	0 °C	+5 °C	+10 °C*)
Asphalttragschicht		X			
Asphaltbinderschicht			X		
Asphaltdeckschicht aus Walzasphalt	≥ 3			X	
	< 3				X
Asphaltdeckschicht aus Gussasphalt	≥ 3		X		
	< 3				X
Asphaltdeckschicht aus Offenporigem Asphalt					X
Asphalttragdeckschicht			X		
Kompakte Asphaltbefestigung			X		

674 von 708 in Zusammenstellung

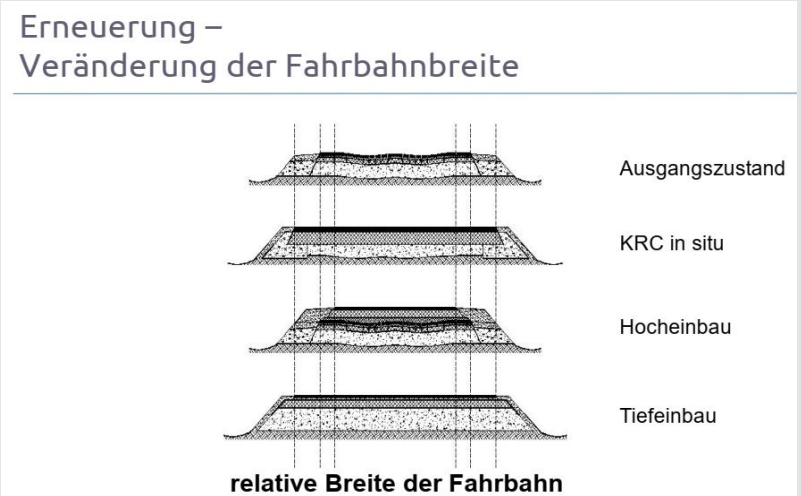
Deckenerneuerung

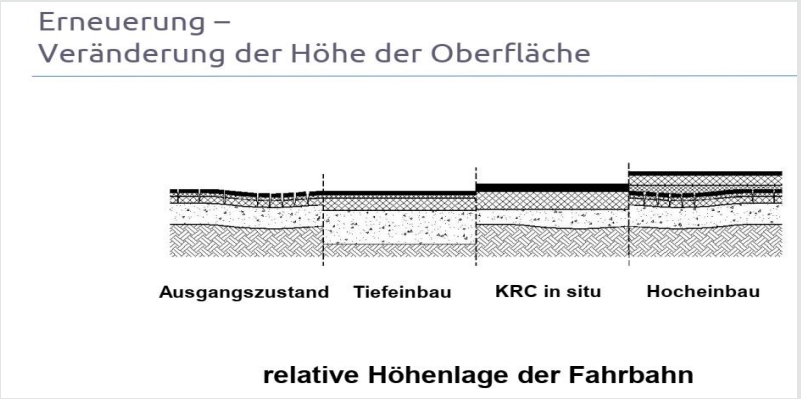
Maßnahmen

- Fräsen schadhafter Asphaltschichten + Wiederherstellen
  = Erneuerung im Tiefeinbau

- Aufbau Asphaltschichten auf vorhandener Fahrbahn
  = Erneuerung im Hocheinbau

- Fräsen schadhafter Asphaltschichten + Einbau neuer Asphaltschichten mit größerer Gesamtdicke
  = Kombination aus Hoch- und Tiefbau





Grundhafte Sanierung

Grundhaft = vollständige Erneuerung der Straße

- ➢ Austausch bis gesamte Oberbau

- Decke (Asphaltdeckschicht, Asphaltbinderschicht)
- Gebundene Tragschicht (aus Asphalt oder hydraulischen Bindemittel)
- Ungebundene Tragschichten (Schotter, Kiest, Frostschutz)



Grundhafte Sanierung

Vorteile
- Anpassung der Höhenlagen
- Neue Anordnung von Gehwegen, Stellplätzen, ÖPNV oder Fahrbahn

Anwendung
- Schwere Schäden (durch Alterung, Witterung)
- Strukturelle Probleme (Struktur der Straße nicht mehr stabil, tragfähig)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit



Straße: Grüner Weg, Abschnitt: 1573846 - 1573843, Station: 90, Lage: R, FS: 1

677 von 708 in Zusammenstellung

Kosten und Zeitaufwand

Beispiel
- Geniner Dorfstraße
- Bau von 6000m²
- gleiche Voraussetzungen, unterschiedliche Verfahren

Sanierungsverfahren	Kosten /m²	Zeitaufwand
DSK	21 €	2 Werktage
Deckschicht	35 €	7 Werktage
Deck- und Binder	110 €	14 Werktage
Grundhaft	250 €	60 Werktage

Erwartete Lebensdauer

Unter idealer Voraussetzung
- z.B. Jahreszeit, Wetter, Temperatur

Sanierungsverfahren	Lebensdauer
DSK	5 – 7 Jahre
Deckschichterneuerung	10 Jahre
Deckenerneuerung	15 Jahre
Grundhafte Sanierung	Bis zu 35 Jahre

679 von 708 in Zusammenstellung

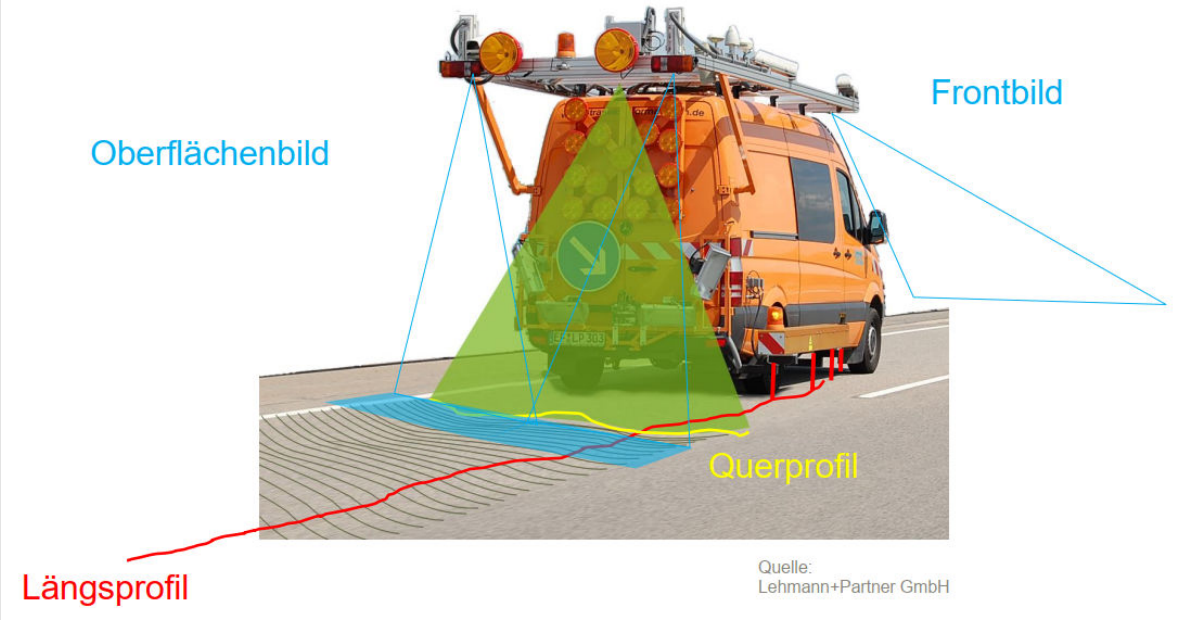
Hansestadt LÜBECK



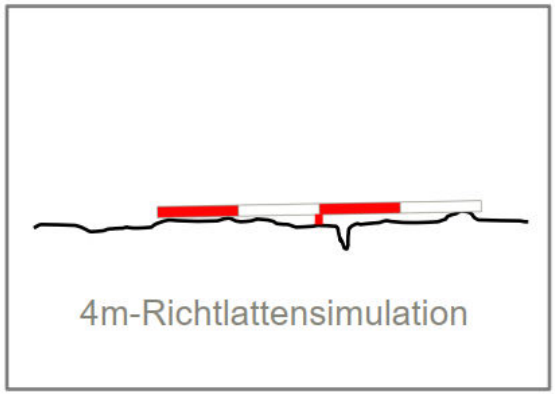
Zustandserfassung

Vorbehalts- und Nebenstraßen in Lübeck

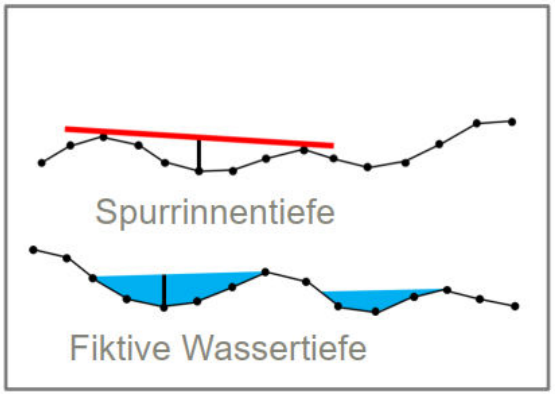
Zustandserfassung



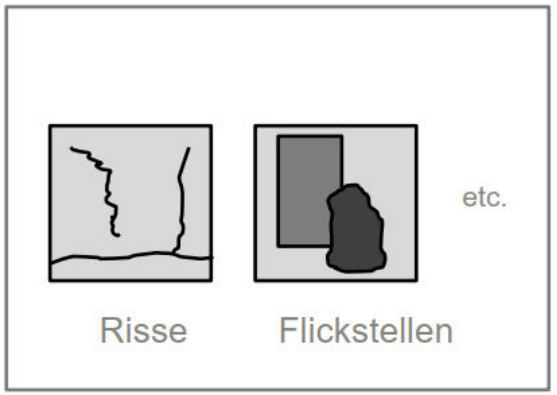
Längsebenheit



Querebenheit

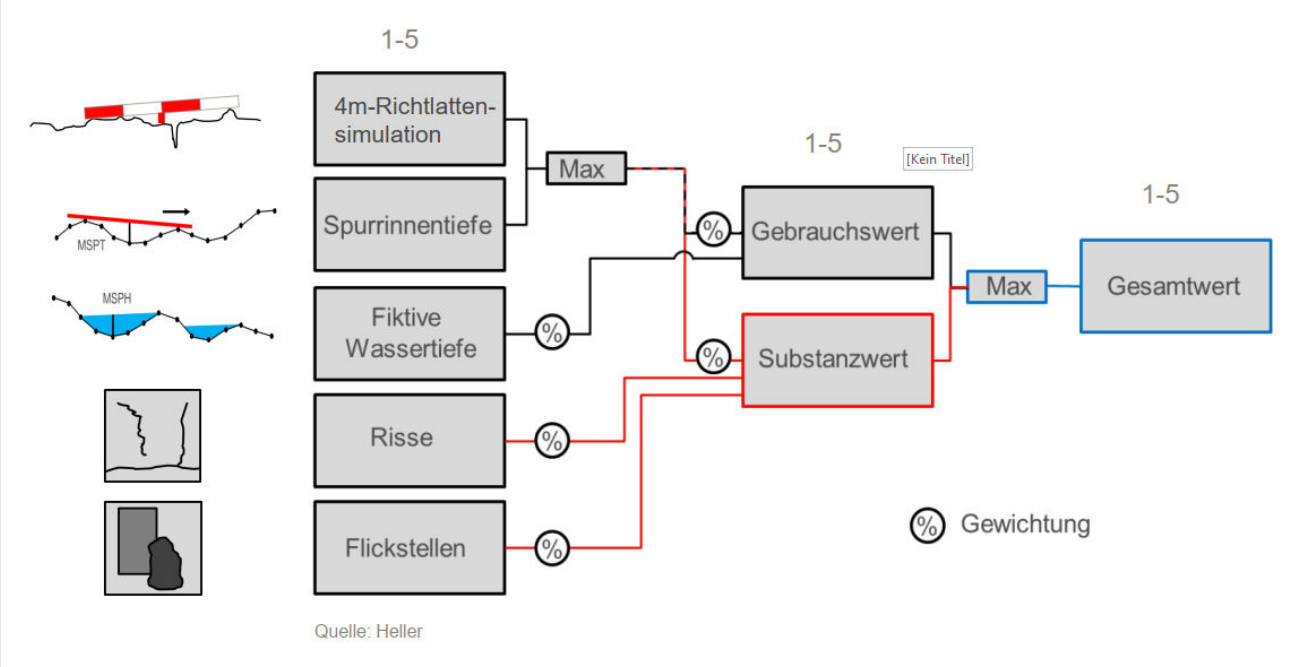


Substanzmerkmale (Oberfläche)

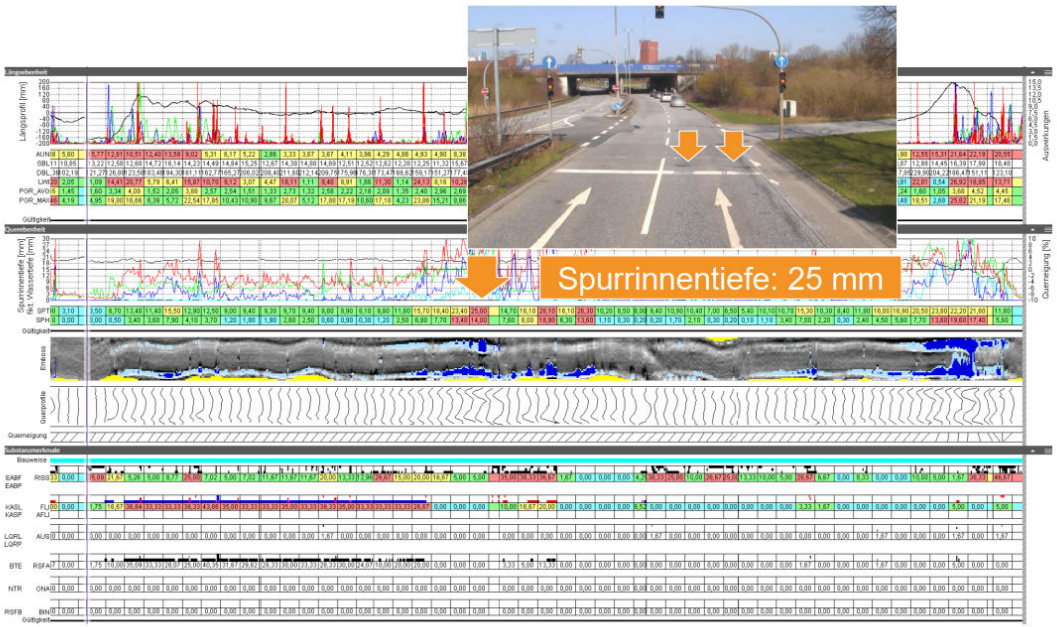


Quelle: Heller

Zustandsbewertung

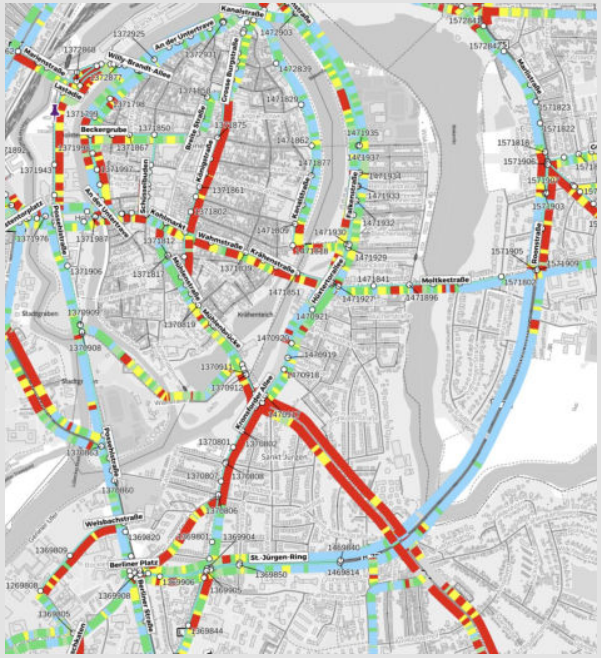


ZEB - Daten



684 von 708 in Zusammenstellung

Substanzwert (Oberfläche) und Gebrauchswert

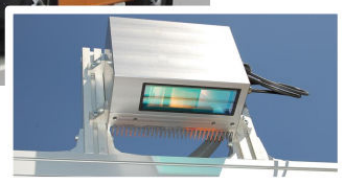


messtechnisch bewertete Zustandsabschnitte [%]

1,00 - 1,49	besser als 1,5-Wert
1,50 - 2,49	1,5-Wert überschritten
2,50 - 3,49	2,5-Wert überschritten
3,50 - 4,49	Warnwert überschritten
4,50 - 5,00	Schwellenwert überschritten
keine gültigen Zustandswerte vorhanden	

Visuelle Bewertung der Nebenstraßen



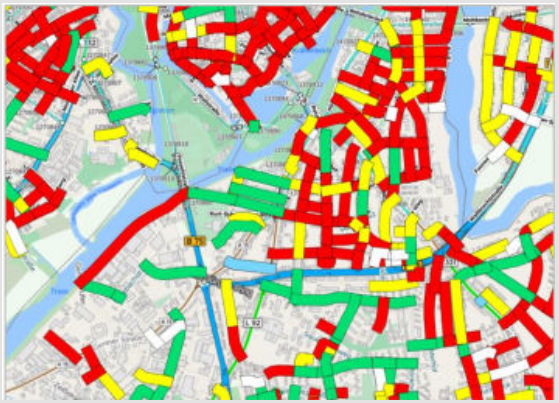


Quelle:
Lehmann+Partner GmbH



Bewertung Substanzerhalt und Befahrbarkeit

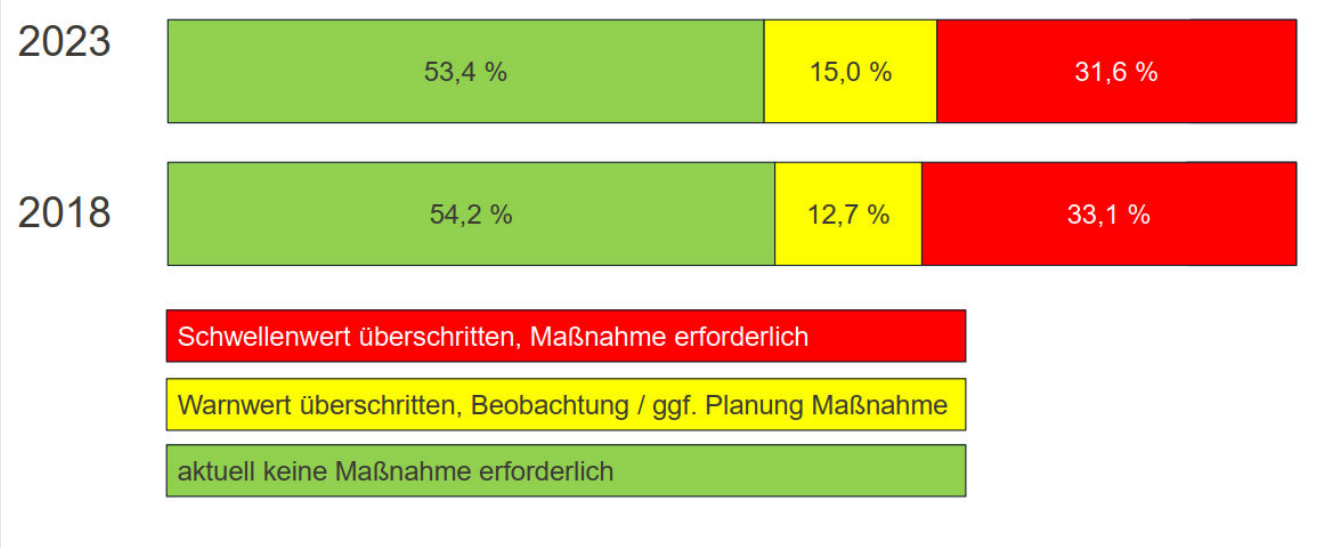




Visuell bewertete zustandshomogene Erhaltungsabschnitte [%]

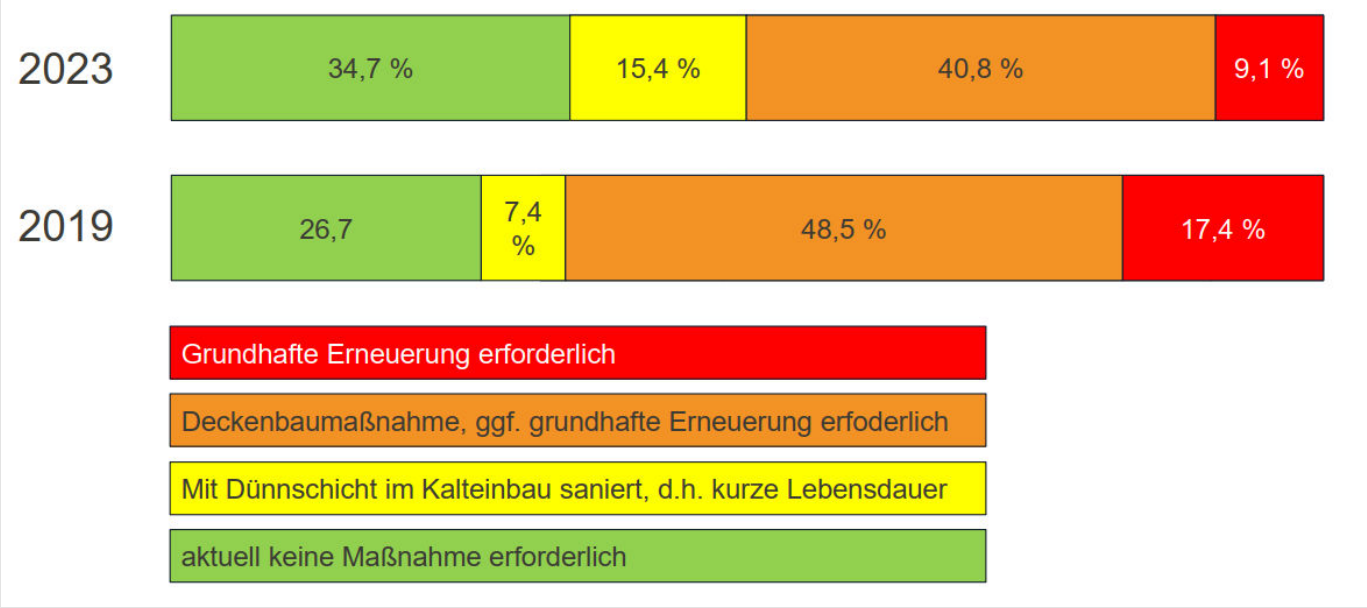
Zustand der Vorbehaltsstraßen

Längenanteile der messtechnisch bewerteten Zustandsabschnitte [%]



Zustand der Nebenstraßen

Längenanteile der visuell bewerteten zustandshomogenen Erhaltungsabschnitte [%]



Fahrbahnsanierungen 2019 bis 2023

Investitionen im Straßenbau ca. 37.000.000 €

2019 Padelügger Weg (K13), Heiligen-Geist-Kamp (B75)

2020 Artlenburger Str. (K24), St-Jürgen-Ring (B75)

Beginn Masterplan 2021 – 2025 (Investitionsvolumen ca. 50.000.000 €)

2021 Berliner Str. (B207), Wallbrechtstr. (B75), Am Ringwall

2022 Geniner Str. (K15), Baltische Allee (K15), Moltkeplatz (K18), Dänischburger LStr (K9)

2023 Buntekuhweg (K13), Stockelsdorfer Str. (K26), Einsiedelstr. (K25)

Fahrbahnsanierungen ab 2026

Investitionen im Straßenbau derzeit geplant 50.000.000 €

Der Masterplan wird in Abstimmung mit Ver- und Entsorgern sowie anderen Straßenbaulastträgern fortgeschrieben.

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

AfD-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2025/14625
öffentlich

Lübeck, 02.10.2025

Antrag

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka-luebeck@afd-sh.de Telefon: 122-1056)

AM Dirk Groß (AfD): Überprüfung Finanzen der Hybridfähre "Welt ahoi" durch das Rechnungsprüfungsamt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.10.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Das Rechnungsprüfungsamt wird beauftragt, den Vorwurf der Steuerverschwendung zur Priwallfähre „Welt ahoi“ zu untersuchen, nachdem der Bund der Steuerzahler in seinem Schwarzbuch das Projekt der Öko-Fähre kritisiert hat.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der AfD-Fraktion

Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2025/14555
öffentlich

Lübeck, 12.09.2025

Antrag

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

Fraktion Linke & GAL: Satzungsänderung des Jugendhilfeausschusses

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Die Satzung des Jugendamtes ist dahingehend zu ändern, dass künftig die gleichberechtigte politische Teilhabe von Frauen im Jugendhilfeausschuss rechtssicher gewährleistet und jede Form geschlechtsbezogener Diskriminierung – sei sie struktureller, indirekter oder direkter Form – ausgeschlossen wird.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage dieses Beschlusses einen entsprechenden Satzungsentwurf zu erarbeiten.
3. Der Entwurf ist den politischen Gremien – insbesondere dem Jugendhilfeauschuss, aber auch den Bürgerschaftsmitgliedern - bis spätestens 31.12.2025 zur Beratung vor einer daran anschließenden Beschlussfassung zuzuleiten.
4. Die Beratungsfolge wird wie folgt festgelegt:

    - Hauptausschuss, aufgrund seiner Zuständigkeit für Gleichstellungsthemen. Sollte zwischenzeitlich ein Gleichstellungsausschuss geschaffen werden, tritt dieser in der Beratungsfolge an die Stelle des Hauptausschusses.
    - Jugendhilfeausschuss
    - Bürgerschaft

Begründung:

Die im Januar 2025 erfolgte Neubesetzung des Jugendhilfeausschusses hat deutlich gemacht, dass die aktuelle Fassung der Satzung des Jugendamtes keine ausreichende rechtssichere Grundlage bietet, um die gleichberechtigte politische Teilhabe von Frauen im Jugendhilfeausschuss zu gewährleisten. Dies führte dazu, dass das Lübecker Rechtsamt eine Lösung vorschrieb, bei der bewusst weniger Frauen aus den Fraktionen als stimmberechtigte Mitglieder in das Gremium entsendet werden mussten – mit Verweis auf zu viele Frauen bei den beratenden Mitgliedern.

Die Fraktion Linke & GAL hat daraufhin ein externes juristisches Kurzgutachten bei der Kanzlei Rechtsanwälte Günther, Hamburg, in Auftrag gegeben, das diese Rechtsauffassung klar zurückweist (siehe Anlage zum Antrag).

Das Gutachten von Dr. Ulrich Wollenteit kommt zu dem Schluss, dass es gesetzlich nicht zulässig ist, ein Paritätsdefizit im beratenden Teil eines Ausschusses durch eine gezielte Reduktion von Frauen – in diesem Falle aus der Gruppe der Politikerinnen - im stimmberechtigten Teil auszugleichen. Die gesetzliche Systematik sieht vielmehr vor, dass beide Bereiche – stimmberechtigte und beratende Mitglieder – jeweils für sich paritätisch zu besetzen sind. Eine politische Quote dürfe nicht als Korrektiv für Ungleichgewichte genutzt werden, die außerhalb des Einflussbereichs der Bürgerschaft entstehen.

Wörtlich heißt es im Gutachten:

> *„Eine Lösung der hier […] eingetretenen problematischen Ausgangslage für die Erreichung der Geschlechterparität im JHA auf Kosten der aus dem Bereich der Politik zu generierenden Besetzungsvorschläge zu Lasten des Frauenanteils ist gesetzeskonform nicht möglich.“*

Zudem stellt das Gutachten unmissverständlich klar:

> *„Eine solche Entscheidung hätte auch von der Bürgerschaft rechtmäßig nicht getroffen werden können.“*

Weiter heißt es zur gesetzlichen Systematik:

> *„Die Regelung im Gesetz ist nach ihrer Systematik so auszulegen, dass die Parität sowohl im Bereich der stimmberechtigten als auch der beratenden Mitglieder für sich gewährleistet werden muss.“*

Um eine Wiederholung solcher Politikerinnen diskriminierender Rechtsauslegungen zu verhindern und die gleichstellungspolitischen Zielsetzungen auch formal und rechtlich abzusichern, ist eine präzisierende, rechtssichere und gleichstellungskonforme Neufassung der Satzung des Jugendamtes erforderlich. Ziel ist es, strukturelle, mittelbare/indirekte oder auch direkte Diskriminierung von Politikerinnen im Jugendhilfeausschuss künftig auszuschließen. Die Beauftragung der Verwaltung mit einem Satzungsentwurf bis spätestens Ende 2025 schafft hierfür die Grundlage.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Mittelweg 150 • 20148 Hamburg

Fraktion Linke & GAL
Rathaus
Am Markt 16 b

23539 Lübeck

Michael Günther * (bis 31.12.2022)
Hans-Gerd Heidel * (bis 30.06.2020)
Dr. Ulrich Wollenteit * [1]
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
André Horenburg * [1]
John Peters *
Victor Görlich
Dr. Johannes Franke
Anja Popp

[1] Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

07.08.2025
00289/25 /H /H/H
Mitarbeiterin: Monja Krey
Durchwahl: 040-278494-23
Email: krey@rae-guenther.de

Fraktion Linke & GAL
Kurzexpertise zur geschlechterparitätischen Besetzung des Jugendhilfeausschusses der Stadt Lübeck

Sehr geehrte Frau Schulte-Ostermann,
sehr geehrter Herr Müller,

Sie hatten mich gebeten, die Rechtsauffassung des Rechtsamts der Stadt Lübeck zur paritätischen Besetzung des Jugendhilfeausschusses (im Folgenden: JHA) einer rechtlichen Überprüfung im Rahmen einer Kurzexpertise zu unterziehen.

Ich werde nachstehend zunächst die Ausgangslage und den Hintergrund des Konflikts erläutern (I.). Sodann soll zunächst die maßgebliche Gutachtenfrage präzisiert werden (II.). In dem sich hieran anschließenden Kurzgutachten werde ich zur Rechtslage Stellung nehmen (III.) und sodann die Ergebnisse kurz zusammenfassen (IV.).

I. Ausgangslage und Hintergrund des Konflikts

Die Zusammensetzung des JHA ist landesgesetzlich in § 48 JuFöG geregelt. Mit der Satzung für das Jugendamt der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023 (im Folgenden: Satzung) ist das Besetzungsverfahren rechtskonform umgesetzt worden. Der JHA der Stadt Lübeck besteht danach aus insgesamt 23 Mitgliedern. 15 davon sind stimmberechtigte Mitglieder (§ 5 Abs. 1 der Satzung für das Jugendamt der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023 – im Folgenden: Satzung). 8 Mitglieder sind beratende Mitglieder (§ 5 Abs. 4 der Satzung).

1. Stimmberechtigte Mitglieder

Alle 15 stimmberechtigten weiblichen oder männlichen Mitglieder und deren Vertreterinnen oder Vertreter werden durch die Bürgerschaft gewählt. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

- 9 Personen, die aus Mitgliedern der Bürgerschaft bestehen, oder Frauen und Männer, die in der Jugendhilfe erfahren sind (§ 5 Abs. 2 a) der Satzung).
- 3 Mitglieder und deren persönliche Vertretung, die auf Vorschlag der in der Hansestadt Lübeck wirkenden freien Vereinigungen der Jugendwohlfahrt zu wählen sind (§ 5 Abs. 2 b) der Satzung).
- 3 Mitglieder und bis zu 3 Personen als Vertretung, die auf Vorschlag der in der Hansestadt Lübeck wirkenden anerkannten Jugendverbände (Lübecker Jugendring) zu wählen sind (§ 5 Abs. 2 c) der Satzung).

2. Beratende Mitglieder

7 der 8 beratenden Mitglieder werden durch die Bürgerschaft berufen. Es gibt zudem ein kraft Gesetz geborenes Mitglied:

- ein Mitglied und die persönliche Vertretung, die die Belange von Einwohnerinnen und Einwohnern mit Migrationshintergrund wahrnehmen, die von in der Hansestadt Lübeck tätigen Wohlfahrtsverbänden, die in der Jugendhilfe erfahren sind, benannt werden (§ 5 Abs. 4 a) der Satzung).
- ein Mitglied und die persönliche Vertretung, die auf Vorschlag der Kreiselternvertretung für Kindertageseinrichtungen für die Dauer der Wahlperiode berufen werden (§ 5 Abs. 4 b) der Satzung).
- ein Mitglied und die persönliche Vertretung aus Jugendmitbestimmungsgremien, soweit diese bestehen und demokratisch legitimiert sind, die für die Dauer der Wahlperiode berufen werden (§ 5 Abs. 4 c) der Satzung).

- ein Mitglied und die persönliche Vertretung aus selbstorganisierten Zusammenschlüssen gemäß § 4a SGB VIII, die die Adressatinnen und Adressaten der Kinder- und Jugendhilfe sowie Selbsthilfekontaktstellen vertreten, die von der Bürgerschaft für die Dauer der Wahlperiode berufen werden (§ 5 Abs. 4 d) der Satzung).
- bis zu 3 weitere Mitglieder und die persönliche Vertretung, die von der Bürgerschaft für die Dauer der Wahlperiode berufen werden (§ 5 Abs. 4 e) der Satzung).
- die Fachbereichsleitung (Senatorin) des Fachbereichs 4 – Kultur und Bildung als Vertretung für die Leitungen der Verwaltung des Jugendamtes nach § 3 als einziges geborenes Mitglied (§ 5 Abs. 4 f) der Satzung).

3. Geschlechterparität

§ 48 Abs. 4 JuFöG sieht eine geschlechtsparitätische Besetzung des Ausschusses vor. Danach ist bei

> „der Bildung des Jugendhilfeausschusses (...) zu gewährleisten, dass Frauen und Männer zu gleichen Anteilen vertreten sind. Ist dies wegen einer ungeraden Mitgliederzahl nicht möglich, so muss in der nächsten Amtsperiode das Geschlecht die Mehrzahl erhalten, das in der vorhergehenden Amtsperiode in der Minderheit war, soweit die Mitgliederzahl erneut ungerade ist. Die vorschlagsberechtigten Einrichtungen haben Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen."

Die Satzung setzt diese Regelung mit der Formulierung in § 5 Abs. 5:

> „Bei der Bildung des Jugendhilfeausschusses ist zu gewährleisten, dass Frauen und Männer zu gleichen Anteilen vertreten sind. Ist dies wegen einer ungeraden Mitgliederzahl nicht möglich, so muss in der nächsten Amtsperiode das Geschlecht die Mehrzahl erhalten, das in der vorangegangenen Amtsperiode in der Minderheit war, soweit die Mitgliederzahl erneut ungerade ist. Die vorschlagsberechtigten Einrichtungen haben Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen",

wortgleich um.

4. Wahl- und Berufungsvorschläge in der aktuellen Wahlperiode

Nach vorliegenden Erkenntnissen stehen aktuell für die Wahl und die Berufung der **beratenden** Mitglieder durch die Bürgerschaft insgesamt **5 Frauen und 2 Männer** zur Verfügung. Bei den stimmberechtigten Mitgliedern sind auf Basis von § 5 Abs. 2 b) und c) **3 Frauen und 3 Männer** zur Wahl vorgeschlagen. Zählt man das geborene Mitglied (Frau Frank) nicht mit, wie dies der bisherigen Praxis entspricht, stünden zu einer geschlechtsparitätischen Besetzung des Ausschusses in seiner Gesamtheit für die Wahl der 9 stimmberechtigten Personen gemäß § 5 Abs. 2 a) der Satzung noch **6 Plätze für Männer und 3 Plätze für Frauen** zur Verfügung.

5. Auffassung des Rechtsamts

Das Rechtsamt der Hansestadt Lübeck vertritt im Hinblick auf diese Ausgangslage die Auffassung, dass die gesetzlich geforderte Geschlechterparität in der Weise herzustellen ist, dass aus dem Kreis der Bürgerschaft für die nach § 5 Abs. 2 a) der Satzung zu wählenden PolitikerInnen 6 Männer und 3 Frauen zu benennen seien. Konsequenz dieser Auffassung wäre es, dass bei den 15 stimmberechtigten Mitgliedern Frauen deutlich im Verhältnis von 6 zu 9 unterrepräsentiert wären.

II. Gutachtenfrage

Gutachterlich ist vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage die Frage zu klären, ob die Bürgerschaft verpflichtet ist, im Interesse der zu gewährleistenden Geschlechterparität im Rahmen der Quote gem. § 5 Abs. 2 a) der Satzung 6 Männer und 3 Frauen für die Wahl zum JHA der Hansestadt Lübeck vorzuschlagen und ob die Bürgerschaft rechtskonform einem solchen Wahlvorschlag zustimmen könnte.

III. Rechtsausführungen

1. Rechtlicher Rahmen

a) Bundesrecht

Regelungen zur Besetzung des Jugendhilfeausschusses enthält das Bundesrecht in § 71 SGB-VIII.

Nach Abs. 1 dieser Vorschrift gehören dem JHA als **stimmberechtigte Mitglieder** mit drei Fünfteln des Anteils der Stimmen Mitglieder der Vertretungskörperschaft des Trägers der öffentlichen Jugendhilfe oder von ihr gewählte Frauen und Männer, die in der Jugendhilfe erfahren sind, und mit zwei Fünfteln des Anteils der Stimmen Frauen und Männer, die auf Vorschlag der im Bereich des öffentlichen Trägers wirkenden und anerkannten Träger der freien Jugendhilfe von der Vertretungskörperschaft gewählt werden; Vorschläge der Jugendverbände und der Wohlfahrtsverbände sind angemessen zu berücksichtigen.

Nach Abs. 2 **sollen** dem JHA als **beratende Mitglieder** selbstorganisierte Zusammenschlüsse nach § 4a angehören. Regelungen zu den beratenden Mitgliedern unterstellt das Bundesrecht einem Landesrechtsvorbehalt (Wiesner/Wapler-*Schön*, SGB VIII, Kinder und Jugendhilfe, 6. Aufl. 2022, § 71, Rn. 17, 43).

Regelungen zur geschlechterparitätischen Besetzung des JHA enthält das Bundesrecht im SGB-VIII nicht.

b) Landesrecht

Den Spielraum, den das Bundesrecht der Landesgesetzgebung in Bezug auf die Besetzung des JHA belässt, hat der Landesgesetzgeber durch § 48 JuFöG ausgeschöpft. Die Vorschrift hat folgenden Wortlaut:

> „§ 48 Jugendhilfeausschuss
>
> (1) Dem Jugendhilfeausschuss nach § 71 SGB VIII gehören zehn oder fünfzehn stimmberechtigte Mitglieder an. Je ein Fünftel der Mitglieder sind auf Vorschlag der im Bereich des örtlichen Trägers der öffentlichen Jugendhilfe wirkenden anerkannten Jugendverbände und der Wohlfahrtsverbände zu wählen. Wer nicht Mitglied der Vertretungskörperschaft ist, kann gewählt werden, wenn sie oder er die Voraussetzungen für die Wahl in die Vertretungskörperschaft erfüllt.
>
> (2) Dem Jugendhilfeausschuss gehören mit beratender Stimme an
>
> 1. ein Mitglied, das die Belange von Einwohnerinnen und Einwohnern mit Migrationshintergrund wahrnimmt,
>
> 2. ein Mitglied auf Vorschlag der Kreiselternvertretung für Kindertageseinrichtungen,

3. ein Mitglied aus Jugendmitbestimmungsgremien, soweit diese in einem Landkreis, einer kreisfreien Stadt oder der Großen kreisangehörigen Stadt Norderstedt bestehen und demokratisch legitimiert sind sowie

4. ein Mitglied aus selbstorganisierten Zusammenschlüssen nach § 4 Absatz 4.

Die Satzung des Jugendamtes regelt das Nähere über die Bestellung des Mitgliedes nach Satz 1 Nummer 1, 3 und 4, insbesondere wie Vertreter der Jugendmitbestimmungsgremien bestimmt werden, wenn in einem Landkreis oder einer kreisfreien Stadt mehrere Jugendmitbestimmungsgremien gebildet sind.

(3) Die Satzung des Jugendamtes kann vorsehen, dass bis zu drei weitere Mitglieder mit beratender Stimme von der Vertretungskörperschaft für die Dauer der Wahlperiode berufen werden.

(4) Bei der Bildung des Jugendhilfeausschusses ist zu gewährleisten, dass Frauen und Männer zu gleichen Anteilen vertreten sind. Ist dies wegen einer ungeraden Mitgliederzahl nicht möglich, muss in der nächsten Amtsperiode das Geschlecht die Mehrzahl erhalten, das in der vorhergehenden Amtsperiode in der Minderheit war, soweit die Mitgliederzahl erneut ungerade ist. Die vorschlagsberechtigten Einrichtungen haben Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen.

(5) Die Leiterin oder der Leiter der Verwaltung des Jugendamtes nimmt an den Sitzungen des Jugendhilfeausschusses als beratendes Mitglied teil.

(6) Im Übrigen gelten für den Jugendhilfeausschuss die Vorschriften der Gemeindeordnung und der Kreisordnung. Die Satzung des Jugendamtes kann vorsehen, dass

1. über die Bestimmungen des § 46 Absatz 3 Gemeindeordnung und des § 41 Absatz 3 Kreisordnung hinaus in den Kreisen die Landrätin oder der Landrat, in kreisfreien Städten und der Großen kreisangehörigen Stadt Norderstedt die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister oder die zuständige hauptamtliche Stadträtin oder der zuständige hauptamtliche Stadtrat zum Mitglied des Jugendhilfeausschusses gewählt werden kann,

2. der Jugendhilfeausschuss Unterausschüsse bildet, denen beratende Mitglieder angehören können."

c) Satzungsrecht

Den Satzungsvorbehalt in § 48 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 und Abs. 6 Satz 2 JuFöG hat die Satzung für das Jugendamt der Hansestadt Lübeck vom 30.11.2023, wie aus den Ausführungen unter I. ersichtlich ausgeschöpft.

2. Auslegung der Paritätsklauseln

a) Vertretung von „Frauen und Männern zu gleichen Anteilen“

Die Paritätsklausel in § 48 Abs. 4 JuFöG und die wortgleiche Klausel in § 5 Abs. 5 der Satzung sehen vor, dass Männer und Frauen zu gleichen Anteilen im Ausschuss als Mitglieder vertreten sein müssen. Der Überschuss bei ungrader Anzahl der Mitglieder darf nach der Logik der gesetzlichen Regelung nur um eine weibliche oder männliche Person überschritten werden und ist jeweils alternierend in der folgenden Wahlperiode auszugleichen.

Nach der mir vorliegenden E-Mail des Rechtsamts vom 27. Januar 2025 kann dieser alternierende Fall hier allerdings nicht eintreten, weil das beratende Mitglied nach § 5 Abs. 4 f) der Satzung (Frau Frank) mit dem Argument, bei diesem „kraft Amtes“ bestimmten Mitglied könne das Geschlecht nicht ausgewählt werden, nicht mitzuzählen sei. Auch wenn das Rechtsamt an dieser Auffassung (nachvollziehbare) Zweifel durchscheinen lässt, hält es die bisherige Auffassung noch für vertretbar.

Aus der Regelung folgt mithin, dass der Ausschuss ohne Berücksichtigung von Frau Frank grundsätzlich mit **11 Frauen und 11 Männern** sowie dem beratenden Mitglied im Sinne von § 5 Abs. 4 f) der Satzung zu besetzen ist.

b) Gewährleistung der Parität

Die Parität ist bei der Bildung des „Jugendhilfeausschusses zu gewährleisten“.

Wie diese Gewährleistung der Parität, die – wie der vorliegende Fall zeigt – praktisch durchaus anspruchsvoll sein kann, ins Werk zu setzen ist, schreibt das JuFöG und die Satzung nicht im Detail vor.

Allerdings enthalten sowohl das Gesetz als auch die Satzung schon nach dem jeweiligen **Wortlaut** einen bedeutenden Hinweis. Mit der Formulierung: „Die vorschlagsberechtigten Einrichtungen haben Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen“, wird die Generierung eines paritätsgerechten Vorschlags in die

Verantwortung der vorschlagenden Einrichtungen gestellt. **Die Rechtsvorschrift lässt den vorschlagsberechtigen Einrichtungen insoweit keinen Spielraum**. Der Vorschlag für die Besetzung der insgesamt 6 stimmberechtigten Mitglieder i.S.v. § 5 Abs. 2 b) und c) ist nicht zu beanstanden, da er mit jeweils 3 Frauen und 3 Männern geschlechtsparitätisch ausgefallen ist. Im vorliegenden Fall könnten damit für die 9 stimmberechtigten aus der Bürgerschaft kommenden Mitglieder rechtskonform entweder 5 Frauen und 4 Männer oder 4 Frauen und 5 Männer benannt werden. **Das Vorschlagsrecht der Politik hier, wie es das Rechtsamt vorschlägt, auf 3 Frauen und 6 Männer zu beschränken, ist deshalb nicht gesetzeskonform.**

Problematisch ist hingegen der Umgang mit dem Vorschlag für die 7 nicht stimmberechtigten beratenden Mitglieder, mit dem 5 Frauen und 2 Männer vorgeschlagen werden. Als gesetzeskonform könnte hier nur ein Vorschlag von 4 Frauen und 3 Männern oder 3 Frauen und 4 Männer angesehen werden. Das gilt auch in Ansehung des Umstands, dass die Parität durch die unter § 5 Abs. 4 Nr. 1 a), b), c) und d) der Satzung vorschlagsberechtigten Einrichtungen nicht für sich genommen sichergestellt werden können, da diese jeweils nur ein Mitglied zur Berufung durch die Bürgerschaft vorschlagen können. Die Regelung im Gesetz ist nach ihrer **Systematik** so auszulegen, dass die Parität sowohl im Bereich der stimmberechtigten als auch der beratenden Mitglieder für sich gewährleistet werden muss. Die Vertretungskörperschaft muss sowohl für die zu wählenden als auch für die zu berufenden Mitglieder des JHA eine Parität einfordern. Für die Erreichung der Gesamtparität trifft auch die beratenden Mitglieder in diesem Sinn eine „Bringschuld“ (so wohl auch *Egge/ Schüler/Dümchen*, 2.1.1.2 Der Jugendhilfeausschuss, 2018, PdK SH J-3, S. 26). Anderenfalls würde die Regelungen in § 48 Abs. 4 Satz 3 JuFöG und in § 5 Abs. 5 Satz 3 der Satzung, wonach die vorschlagsberechtigten Einrichtungen Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen haben, für die stimmberechtigten Mitglieder leerlaufen.

Ein anderes Ergebnis wäre auch **teleologisch** und **genetisch** nicht nachvollziehbar. Die Regelung in § 48 Abs. 4 JuFöG war ursprünglich in Abs. 3 verankert und ist damals unter Rekurs auf Art. 6 der Landesverfassung wir folgt begründet worden:

> „Mit dieser Bestimmung wird entsprechend Art. 6 Landesverfassung auch für den Jugendhilfeausschuß betont, daß in dem Gremium Frauen und Männer zu gleichen Anteilen vertreten sind. Nicht nur muß die Vertretungskörperschaft dies bei ihren Wahlen beachten, *auch die vorschlagsberechtigten Träger und Einrichtungen haben diesen Grundsatz zu berücksichtigen.*

> Schließlich hat das verwaltungsleitende Organ bei Berufungen, falls erforderlich, Korrekturen des Anteilsverhältnisses vorzunehmen“ (LT-Drs. 12/1594, S. 57 – Hervorh. durch Unterz.).

Mit der Bezugnahme von Art 6 der Landesverfassung (heute unverändert Art. 9 der LV-SH) bezeugt die Gesetzgebungsgeschichte eindrucksvoll, dass es dem Gesetzgeber in erste Linie darum ging, im Sinne der Gleichstellung von Frauen und Männer

> „darauf hinzuwirken, dass Frauen und Männer in kollegialen öffentlich-rechtlichen Beschluss- und Beratungsorganen zu gleichen Anteilen vertreten sind“ (Art. 6 Satz 2 LV-SH v. vom 13. Dezember 1949 i.d.F. des Gesetzes zur Änderung der Landessatzung für Schleswig-Holstein vom 13. Juni 1990).

Das am 13. Dezember 1994 (GVOBl. Schl.-H. S. 562) verabschiedete Gleichstellungsgesetz weist in § 13 Abs. 1 GstG (heute § 15 Abs. 1 GstG) die gleiche Stoßrichtung auf:

> „Der Verwaltung stehen eine Vielzahl von Benennungs- und Entsendungsrechten für die Besetzung verschiedenster Gremien zu. Absatz 1 verpflichtet die Träger der öffentlichen Verwaltung durch eine Art. 6 Satz 2 der schleswig-holsteinischen Landesverfassung konkretisierende Sollvorschrift, bei der Benennung und Entsendung von Beschäftigen in Gremien Männer und Frauen zu gleichen Teilen zu berücksichtigen. Anders als in Art. 6 Satz 2 der Landesverfassung gilt diese Verpflichtung nicht ausschließlich für öffentlich-rechtliche Beschluss- und Beratungsgremien, sondern etwa auch für Aufsichtsräte von Kapitalgesellschaften, für die einem Träger der öffentlichen Verwaltung Besetzungsrechte zustehen.“ (vgl. LT-Drs. 13/1898, S. 29, 30).

Gleichstellungsforderungen sind gesetzlich schließlich auch in der Gemeindeordnung in § 1 Abs.1a GO-SH verankert (dazu *Dehn/Wolf,* Gemeindeordnung Schleswig-Holstein, Kommentar, 18. Aufl. 2023, § 1, S. 90).

Die Gleichstellung von Frauen und Männern wird hier insbesondere dadurch gefährdet, dass ausgerechnet im Bereich der stimmberechtigen Mitglieder des JHA die Einflusschancen von Frauen durch die Zulassung eines deutlichen Männerüberhangs reduziert werden. Paritätsgesetzen kommt auch die Funktion zu, eine gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Teilhabe an demokratisch-rechtsstaatlichen

Prozessen zu bewirken (so etwas *Rohner*, Der diskriminierungsfreie Zugang zu Staatsämtern: Paritätsgesetze als demokratisches Antidiskriminierungsrecht – Zugleich eine Anmerkung zu den aktuellen Paritätsentscheidungen, DöV 2022, 103, 105 f). Der JHA verfügt über erhebliche Einflusschancen, die durch die stimmberechtigten Mitglieder ausgeübt werden. Er hat Beschlussrecht in Fragen der zur Jugendhilfe bereitgestellten Mittel und zu Themen auf der Grundlage der Satzung des Jugendamts (*Egge/ Schüler/Dümchen*, 2.1.1.2 Der Jugendhilfeausschuss, 2018, PdK SH J-3, 23). Die Gesetzgebungsgeschichte streitet deshalb für die hier vertretene Auffassung zur Parität, da nur auf ihrer Basis gleiche Einflusschancen von Frauen und Männern gewährleistet werden können.

Aus den genannten Gründen widerspricht auch die Zulassung eines deutlichen Männerüberhangs in der Quote stimmberechtigter Mitglieder i.S.v. § 5 Abs. 2 a) der Satzung **Sinn und Zweck** der Regelung. Auch teleologisch betrachtet verfolgen Strategien zur Gleichstellung von Frauen Männern in erster Linie die Verbesserung der Einflusschancen von Frauen, die traditionell vor allem im politischen Raum weiterhin unterrepräsentiert sind. Die auch mit Art. 9 Satz 2 LV-SH verfolgte Intention basiert auf der Annahme, dass (annähernd) paritätisch besetzte Gremien besser geeignet sind, rechtliche und tatsächliche Gleichstellung zu fördern als solche, in denen ein Geschlecht – regelmäßig Männer – der Tradition entsprechend überrepräsentiert ist (*Becker/Brüning/Ewer/Schliesky*, Verfassung des Landes Schleswig-Holstein, ShVerf Art. 9 Rn. 35; siehe auch OVG Schleswig, Urt. v. 6. 12. 2017 – 3 LB 11/17, NordÖR 2018, 154).

c) Zusammenfassende rechtliche Bewertung

Eine Lösung der hier – aus welchen Gründen auch immer – eingetretenen problematischen Ausgangslage für die Erreichung der Geschlechterparität im JHA auf Kosten der aus dem Bereich der Politik zu generierenden Besetzungsvorschlägen zu Lasten des Frauenanteils ist gesetzeskonform nicht möglich.

IV. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vom Gesetz geforderte Geschlechterparität bei der Besetzung des Jugendhilfeausschusses wird hier durch ein nicht gesetzeskonformes Vorschlagspaket aus dem Bereich der beratenden und nicht stimmberechtigten Mitglieder des JHA gefährdet. Die vom Rechtsamt angestrebte Lösung, die Geschlechterparität durch die Reduzierung des Frauenanteils in der Entsendungsquote der Politik nach § 5 Abs. 2 a) der Satzung zu reduzieren, verstößt gegen § 48 Abs. 4 JuFöG und § 5 Abs. 5 der Satzung, insbesondere gegen § 48 Abs. 4 Satz 3 JuFöG sowie § 5 Abs. 5 Satz

3 der Satzung, wonach die vorschlagsberechtigten Einrichtungen Frauen und Männer zu gleichen Anteilen zu benennen haben. Der Vorschlag, den Frauenanteil im Rahmen der Quote nach § 5 Abs. 2 a) der Satzung zugunsten einer angestrebten Gesamtparität im JHA zur reduzieren, ist für die Bürgerschaft nicht zustimmungsfähig. Wortlaut, Systematik, Genese sowie Sinn und Zweck der Regelungen sprechen dafür, dass bei der hier gegebenen Sachlage eine rechtskonforme Lösung durch die Reduzierung des Frauenanteils in den Vorschlägen für die nicht stimmberechtigten (beratenden) Mitglieder zu bewirken ist.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt
Dr. Ulrich Wollenteit