Hansestadt LÜBECK

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

42. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 25.11.2025, 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 11.11.2025	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Schließung Heiligen-Geist-Hospital	**VO/2025/14537**
3.1.1.	Antwort zur neuen Anfrage von Axel Flasbarth für den Hauptausschuss: Schließung Heiligen-Geist-Hospital	**VO/2025/14537-01**
	Anlage wird nachgereicht	
3.2.	Antwort auf mündl. Anfrage des AM Zahn zu Haushaltseinsparungen 2026 – Verdienstausfallent-schädigungen für Bürgerschaftsmitglieder	**VO/2025/14653**
3.3.	Antwort auf mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth: Ausarbeitung eines Budgetvertrages mit dem Café Salut	**VO/2025/14658**
3.4.	AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035	**VO/2025/14522**
	Zurückgestellt am 09.09.25	

1 von 1422 in Zusammenstellung

3.4.1.	Antwort zur Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035	**VO/2025/14522-01**
	Anlage wird nachgereicht	
4.	Berichte	
4.1.	4.041.4 - Kulturbüro - Sonderprüfung zur Förderung des jungen schauspiels lübeck gUG (haftungsbeschränkt)	**VO/2025/14244-02**
4.2.	Bereich 5.660 -Stadtgrün und Verkehr - Sonderprüfung Mehrkosten Stadtgrabenbrücke aufgrund eines Prüfungsauftrages aus der Bürgerschaft	**2025/14218-01-01**
4.3.	10. Bericht zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK-Bericht 2024)	**VO/2025/14642**
4.4.	Bericht zum interfraktionellen Antrag: Weiterbetrieb des Heiligen-Geist-Hospitals als Alten- und Pflegeheim	**VO/2023/11920-02**
4.5.	Austauschvorlage zu: VO 2025/ 14659: Beteiligung der Hansestadt Lübeck am Interreg-Projekt "Fehmarnbelt Growth Corridor"	**VO/2025/14659-02**
4.6.	Masterplan Klimaschutz (MAKS) - 1. Monitoringbericht	**VO/2025/14626**
4.7.	Eckpunktepapier Parken: Digitale Lösungen für Anwohner-Parksuchverkehr und die Vermittlung privater Parkflächen	**3/11836-02-01-01**
4.8.	Änderung Dienstleistungskonzessionsvertrag über die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen	**VO/2025/14644**
4.9.	Kosten-Wirksamkeits-Analyse Zukunftsszenarien ÖPNV	**2024/13418-01-01**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
4.10.	Ergebnis der Organisationsuntersuchung Technisches Gebäudemanagement	**VO/2025/14168**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
4.11.	Chancen und Perspektiven durch alternative Systemansätze zur Straßenbahn	**VO/2025/14411**
	Zurückgestellt am 11.11.25	

4.12.	Ergebnis der Überprüfung der tarifrechtlichen Eingruppierung der Reinigungskräfte in der Unterhaltsreinigung der Hansestadt Lübeck	**VO/2025/14516**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
4.13.	Zwischenbericht "Fahrschein gegen Führerschein" - Durchlauf 2023	**VO/2025/14602**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
4.14.	Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai Bericht zur Vorplanung für die Umgestaltung	**VO/2025/14370**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
4.15.	Förderung Projektaufruf Sanierung kommunaler Sportstätten	
	Anlage wird nachgereicht	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Gesellschafterschreiben zur Verwendung des Zuschusses von 5 Mio. EUR für die SWL Mobil	**VO/2025/14594**
5.2.	Verkauf Kommanditanteil der TraveKom projects GmbH & Co. KG	**VO/2025/14611**
5.3.	Mitgliedschaft der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) in der Handelskammer Norrbotten (Nordschweden)	**VO/2025/14634**
5.4.	Wahl von Schiedsfrauen für den Bezirk II (St. Jürgen 1) und für den Bezirk VI (St. Gertrud 1)	**VO/2025/14671**
5.5.	Strategische Neuordnung der Hafenverwaltung im PORT OF LÜBECK	**VO/2022/11476-01**
5.6.	Änderungsvorschlag der Verwaltung zu: BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, CDU, FDP: ÄA zu Kriterienkatalog zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in der Hansestadt Lübeck	**2024/13776-01-01**
5.7.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck-Travemünde, Steenkamp	**VO/2025/14551**
5.8.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Am Stadtrand	**VO/2025/14576**

5.9.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Maienweg	**VO/2025/14580**
5.10.	Jahresabschluss des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024	**VO/2025/14540**
	Hierzu wurde versehentlich in der letzten Sitzung aufgrund einer Verwechselung kein Beschluss gefasst, daher erneut auf der TO	
5.11.	Außerplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gemäß § 82 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) für Investitionsmaßnahmen im Produkt 111020 999 für die Blockbinnenhöfe Kupferschmiedestraße und Oberer Wehdehof für Tiefbauinstandsetzungsmaßnahmen	**VO/2025/14662**
5.12.	Sondervermögen für die Kameradschaftspflege der Freiwilligen Feuerwehren in der Hansestadt Lübeck (Kameradschaftskassen)	**VO/2025/14501**
5.13.	Bewerbung beim Projekt Meeresschutzstädte	**VO/2025/14447**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
5.14.	380/110 KV-Überlandleitung - TenneT	**2025/14437-01-01**
5.15.	Überplanmäßige Bewilligung gem. § 82(1) Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für die Beschaffung von Einsatzfahrzeugen im Rettungsdienst der Hansestadt Lübeck	**VO/2025/14707**
5.16.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung für Deutsch-Intensivkurse für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1 in Höhe von 71.350,60 Euro	**VO/2025/14547**
5.17.	Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung über 1.210.000,00 Euro zugunsten des Lübecker Bildungsfonds für das Haushaltsjahr 2025	**VO/2025/14621**
5.18.	Überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gem. § 82 Abs.1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für das Produkt Lübecker Schwimmbäder	**VO/2024/13529-01**
5.19.	Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck 2025	**VO/2025/14057**
5.20.	Abschluss der planerischen Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Nord-West" und	**VO/2025/14646**

	Ausstieg aus der weiterführenden Teilnahme am Städtebauförderungsprogramm	
5.21.	Änderung der Entgeltliste und der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck	**VO/2025/14657**
5.22.	Bebauungsplan 32.07.00 - Fischereihafen/Baggersand, Teilbereich West - Beschluss über ergänzendes Verfahren und erneuter Satzungsbeschluss	**VO/2025/14660**
5.23.	Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem. § 82 I GO für das Haushaltsjahr 2025 im Produkt 111029 Gebäudemanagement für die Maßnahme Errichtung Interimsschule Kanalstraße auf der Parkplatzfläche P1	**VO/2025/14676**
5.24.	Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn	**VO/2024/13418**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
5.25.	Mühlentorplatz - Umgestaltung zur signalisierten Kreuzung	**VO/2025/13939**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
5.26.	Erhaltungsstrategie Fahrbahnen	**VO/2025/14616**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
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 11.11.2025	
	Anlage wird nachgereicht	
13.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
14.	Berichte	
14.1.	Gemeinsame kooperative Leitstelle mit der Polizei in einem Neubau der Feuerwache 2	**VO/2025/14620**
	Anlage wird nachgereicht	
15.	Beschlussvorlagen	
15.1.	Verkauf eines Grundstücks in der Maria-Göppert-Str. in Lübeck	**VO/2025/14404**
15.2.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Neuer Faulenhoop / Sturbusch	**VO/2025/14549**
15.3.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Bei den Tannen	**VO/2025/14552**
15.4.	Verkauf von Grundstücken in der Schlutuper Straße - Los 1	**VO/2025/14556**
15.5.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Tilgenkrug	**VO/2025/14569**
15.6.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Maienweg	**VO/2025/14570**
15.7.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Lüneburgstraße	**VO/2025/14571**
15.8.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Aurikelweg	**VO/2025/14577**
15.9.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Wurzelweg	**VO/2025/14579**
15.10.	Vergabeverfahren zur Beauftragung eines Bestatters für im Rahmen der ordnungsrechtlichen in	**VO/2025/14663**

	Ersatzvornahme durchzuführenden Feuerbestattungen	
15.11.	Ankauf von landwirtschaftlichen Flächen in Krempelsdorf, Schönböcken und Badendorf	**VO/2025/14664**
15.12.	Ausschreibung eines Auftrags von mehr als 175.000 EUR für die Beförderung von Schüler:innen mit Behinderung	**VO/2025/14598**
15.13.	Ausschreibung eines Auftrags von mehr als 175.000 EUR für Beförderungsleistungen im Rahmen des Schulunterrichts	**VO/2025/14599**
15.14.	Vergabeentscheidung: Auftragsvergabe für rechtliche Beratungsleistungen	**VO/2025/14491**
15.15.	Mietvertragsverlängerung: Kindertageseinrichtung Am Behnckenhof 60a	**VO/2025/14605**
15.16.	Strategische Neuordnung der Hafenverwaltung im PORT OF LÜBECK/Freigabe der Ausschreibung von Unterstützungsleistungen	**VO/2022/11476-02**
15.17.	Entscheidung weiteres Vorgehen in Sachen Neubau Parkhaus Holstentor	**VO/2025/14536**
	Zurückgestellt am 11.11.25	
16.	Verschiedenes	

<u>Öffentlicher Teil:</u>

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

42. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 25.11.2025, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

3.1.1.	Antwort zur neuen Anfrage von Axel Flasbarth für den Hauptausschuss: Schließung Heiligen-Geist-Hospital	**VO/2025/14537-01**
	Liegt jetzt vor	
5.13.1.	AM Christopher Lötsch (CDU), AM Dr. Axel Flasbarth (BÜ90/DIE GRÜNEN), AM Torsten Fürther (FDP): ÄA zu - Bewerbung beim Projekt Meeresschutzstädte	**VO/2025/14447-03**
5.18.	Austauschvorlage zu VO/2025/13529-01 Überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gem. § 82 Abs.1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für das Produkt Lübecker Schwimmbäder	**VO/2024/13529-02**
5.19.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN), AM Christopher Lötsch (CDU), AM Thorsten Fürter (FDP): Antrag zu VO/2025/14057 Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck 2025	**VO/2025/14057-04**
5.22.	Austauschvorlage: Bebauungsplan 32.07.00 - Fischereihafen/Baggersand, Teilbereich West - Beschluss über ergänzendes Verfahren und erneuter Satzungsbeschluss	**VO/2025/14660-01**

Nichtöffentlicher Teil:

14.1.	Gemeinsame kooperative Leitstelle mit der Polizei in einem Neubau der Feuerwache 2	**VO/2025/14620**
	Liegt jetzt vor	
15.16.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL), Anfrage zu: "Strategische Neuordnung der Hafenverwaltung im PORT OF LÜBECK/Freigabe der Ausschreibung von Unterstützungsleistungen"	**VO/2025/14737**

► **Nr. VO/2025/14537**
öffentlich

Lübeck, 09.09.2025

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Schließung Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im November 2022 hat der Bürgermeister beiläufig im dritten Absatz einer Pressemitteilung über die Schließung des Heiligen-Geist-Hospitals (HGH) informiert, obwohl er zu dieser Entscheidung nicht befugt ist und auch kein Beschluss vorlag. Bewohner*innen, Angehörige und Mitarbeiter*innen haben von dieser vermeintlichen Entscheidung erst aus der Presse erfahren.

Im August 2025 schlug der Bürgermeister erneut die Schließung des HGH vor. Erneut ohne Bewohner*innen, Angehörige und Mitarbeiter*innen im Vorfeld darüber zu informieren.

Hierzu möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten.

1. Was ist der Kenntnisstand der Verwaltung über die Empfindungen und Reaktionen von Bewohner*innen, Angehörige und Mitarbeiter*innen, nachdem diese die vermeintliche Schließung des HGH im November 2022 aus der Presse erfahren mussten?

2. Warum hat der Bürgermeister Bewohner*innen, Angehörige und Mitarbeiter*innen des HGH über einen für sie potentiell so folgenreichen Vorschlag *erneut* nicht im Vorfeld informiert?

3. Die Bürgerschaft hat den Bürgermeister bereits vor knapp zwei Jahren (!) am 30.11.2023 aufgefordert, ein Finanzierungskonzept für die Grundsanierung des HGH vorzulegen. Wann ist mit diesem Konzept zu rechnen? Warum hat der Bürgermeister die Schließung des HGH vorgeschlagen, bevor die Finanzierungsoptionen bekannt sind?

4. Ein besonderer Vorteil städtischer Gesellschaften - insb. von Pflegeeinrichtungen - ggü. privaten Anbietern ist deren mögliche Verlässlichkeit, insb. da die Notwendigkeit der Gewinnerzielung entfällt. Welche Auswirkungen haben die wiederholten Vorschläge der Schließung von städtischen Pflegeheimen aus Sicht des Bürgermeisters auf die wahrgenommene Verlässlichkeit der SIE in Zeiten, in denen diese ohnehin

Auslastungsprobleme haben?

5. Die Bürgerschaft hat den Vorschlag des Bürgermeisters, das HGH zu schließen, in den letzten drei Jahren mehrfach und mit großer Mehrheit abgelehnt. Hat der Bürgermeister *vor* seinem erneuten Vorschlag Gespräche mit den Fraktionen geführt, ob diesmal eine Bürgerschaftsmehrheit möglich ist, um unnötige Schäden wie 1), 2) und 4) zu vermeiden? Wenn ja, mit welchen Fraktionen und wann? Wenn nicht, warum nicht?

   Und wenn nicht: Der Bürgermeister hat die Fraktionen der Bürgerschaft wiederholt gebeten, ihre Anträge zum Haushalt im Vorfeld mit der Verwaltung abzusprechen. Warum leistet der Bürgermeister nicht, was er von den Fraktionen fordert?

Es wird gebeten, die Fragen bis zur Behandlung des Haushaltsentwurfes im Hauptausschuss am 23.09.2025 zu beantworten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14537-01
öffentlich

Lübeck, 17.09.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Manfred Uhlig (E-Mail: manfred.uhlig@luebeck.de Telefon: 122 - 2010)

Antwort zur neuen Anfrage von Axel Flasbarth für den Hauptausschuss: Schließung Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
VO/2025/14537 Fragen von AM Dr. Axel Flasbarth in der Sitzung des Hauptausschusses am 09.09.2025:
„Im November 2022 hat der Bürgermeister beiläufig im dritten Absatz einer Pressemitteilung über die Schließung des Heiligen-Geist-Hospitals (HGH) informiert, obwohl er zu dieser Entscheidung nicht befugt ist und auch kein Beschluss vorlag. Bewohnerinnen, Angehörige und Mitarbeiterinnen haben von dieser vermeintlichen Entscheidung erst aus der Presse erfahren.
Im August 2025 schlug der Bürgermeister erneut die Schließung des HGH vor. Erneut ohne Bewohnerinnen, Angehörige und Mitarbeiterinnen im Vorfeld darüber zu informieren.
Hierzu möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten.

1. Was ist der Kenntnisstand der Verwaltung über die Empfindungen und Reaktionen von Bewohnerinnen, Angehörige und Mitarbeiterinnen, nachdem diese die vermeintliche Schließung des HGH im November 2022 aus der Presse erfahren mussten?

2. Warum hat der Bürgermeister Bewohnerinnen, Angehörige und Mitarbeiterinnen des HGH über einen für sie potentiell so folgenreichen Vorschlag erneut nicht im Vorfeld informiert?

3. Die Bürgerschaft hat den Bürgermeister bereits vor knapp zwei Jahren (!) am 30.11.2023 aufgefordert, ein Finanzierungskonzept für die Grundsanierung des HGH vorzulegen. Wann ist mit diesem Konzept zu rechnen? Warum hat der Bürgermeister die Schließung des HGH vorgeschlagen, bevor die Finanzierungsoptionen bekannt sind?

4. Ein besonderer Vorteil städtischer Gesellschaften - insb. von Pflegeeinrichtungen - ggü. privaten Anbietern ist deren mögliche Verlässlichkeit, insb. da die Notwendigkeit der Gewinnerzielung entfällt. Welche Auswirkungen haben die wiederholten Vorschläge der Schließung von städtischen Pflegeheimen aus Sicht des Bürgermeisters auf die wahrgenommene Verlässlichkeit der SIE in Zeiten, in denen diese ohnehin Auslastungsprobleme haben?

5. Die Bürgerschaft hat den Vorschlag des Bürgermeisters, das HGH zu schließen, in den letzten drei Jahren mehrfach und mit großer Mehrheit abgelehnt. Hat der Bürgermeister vor seinem erneuten Vorschlag Gespräche mit den Fraktionen geführt, ob diesmal eine Bürgerschaftsmehrheit möglich ist, um unnötige Schäden wie 1), 2) und 4) zu vermeiden? Wenn ja, mit welchen Fraktionen und wann? Wenn nicht, warum nicht?

Und wenn nicht: Der Bürgermeister hat die Fraktionen der Bürgerschaft wiederholt gebeten, ihre Anträge zum Haushalt im Vorfeld mit der Verwaltung abzusprechen. Warum leistet der Bürgermeister nicht, was er von den Fraktionen fordert“?

Zunächst ist festzuhalten, dass die Einleitung der Anfrage Sachverhalte nicht korrekt darstellt. Mit der Veröffentlichung der Verwaltungsvorlage VO/2022/11544 im Ratsinformationssystem ist parallel eine Informationskette an Politik, Mitarbeitende und Bewohnende/Angehörige der SIE geplant und ausgelöst worden. Ziel der Verwaltung war es in der Abfolge zunächst die Politik als Entscheider zeitnah zur Veröffentlichung der Vorlage, dann die Mitarbeitenden und die Bewohnenden/Angehörigen zu informieren. Richtig ist, dass die Hansestadt Lübeck am 01.11.2022 parallel zur Mitarbeitendeninformation eine Presseinformation herausgegeben hat, die über das von der Verwaltung ausgearbeitete Zukunftskonzept für die städtischen Senior:innenEinrichtungen (SIE) informiert hat. In der Presseinformation wird nicht beiläufig über eine mögliche Schließung der Einrichtung Heiligen-Geist-Hospital (HGH) informiert, sondern bereits im Subtext der Überschrift der Presseinforation wird von der „Aufgabe der Einrichtung Heiligen-Geist-Hospital“ geschrieben. Ferner wird darauf hingewiesen, dass „Die Strategische Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (SIE) ist in der Vorlage VO/2022/11544 vollumfänglich dargestellt und wird den entsprechenden Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Die Vorlage ist online abrufbar.“ Damit wird deutlich darauf hingewiesen, dass hier nicht der Bürgermeister eine Entscheidung getroffen hat, sondern das Konzept unter dem Vorbehalt der Gremienzustimmung steht. Mitarbeitende sind mittels eines Rundschreibens und der Presseinformation ebenfalls informiert worden (Anlage 1 und 2). Bewohnende/Angehörige sind sowohl über die Medien als auch über ein Schreiben der SIE informiert und zu einer Informationsveranstaltung im Gewölbe des HGH eingeladen worden.

Am 22.07.2025 sind die Gremien mittels Bericht VO/2024/13648-03 über ein Schreiben der Kommunalaufsicht des Innenministeriums beim Land Schleswig-Holstein zum Wirtschaftsplan 2025 der SIE informiert worden. Hierin heißt es u.a. „Es gilt, dass die eigenbetriebsähnliche Einrichtung Senior:InnenEinrichtungen zukünftig unabhängig von Defizitabdeckungen der Hansestadt Lübeck agieren kann. Daher sind Maßnahmen zu begrüßen, die dazu beitragen, defizitäre Betriebsteile der SIE zu schließen …“. Mit der Vorlage VO/2025/14031-05 ist den Gremien bereits zuvor im Juni 2025 aufgezeigt worden, dass die Einrichtung HGH langfristig mit rund 1,5 Mio. Euro jährlich defizitär bleiben wird. Vor diesem Hintergrund ist der erneute Vorschlag des Bürgermeisters mit der Haushaltsvorlage im August 2025 einzuordnen.

Antwort:

Zu Frage 1:
Zu den Empfindungen der Bewohner:innen können verwaltungsseitig keine Angaben gemacht werden. Dass eine solche Nachricht jedoch Unbehagen und auch Ängste auslösen kann, ist der Verwaltung bewusst gewesen, weshalb frühzeitig zu einem Informationsabend für Bewohner:innen und Angehörige eingeladen wurde, um alle Fragen im persönlichen Dia-

log zu beantworten und mögliche Ängste zu nehmen.

Zu Frage 2:
Die mit der Frage implizierte mangelnde Kommunikation ist nicht zutreffend. Die Mitarbeitenden wurden in mehreren Mitarbeitendenversammlungen, auch in Anwesenheit des Bürgermeisters und der zuständigen Senatorin, in Bezug auf die Brandschutzfeststellungen informiert.
Im Gremienlauf 11/2022 wurde in der Vorlage VO/2022/11544 über die seitens der SIE beabsichtigte Schließung informiert. Ferner wird auf die Einleitung (siehe oben) verwiesen.
In 2023 erhielten die Bewohnenden mehrfach „aktuelle Informationen in Versammlungen, runden Tischen und Anschreiben.

Zu Frage 3:
Ein Konzept für die bauliche Nutzung der Räumlichkeiten für einen Pflegebetrieb für 40 Jahre wird den politischen Gremien von der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital vorraussichtlich im November vorgelegt werden. Für eine Kostenberechnung war ein bauliches Konzept bis zur Leistungsphase 3 beauftragt worden.

Für die Aufstellung eines Finanzierungskonzeptes, welches auch Investitionskredite und Fördermittel beinhalten wird, ist die Vorlage dieser Kostenberechnung zwingend erforderlich. Kreditmittel- und Fördermittelgeber erwarten eine durchgeplante Finanzierungsübersicht auf Basis einer Kostenberechnung. Darauf aufbauende Szenarien für die weitere Nutzung der Räumlichkeiten werden aktuell erarbeitet. Mit Ergebnissen wird im 2. Quartal 2026 gerechnet. Auch eine Schließung des HGH ist damit nicht abwegig, weil die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital einen dauerhaften Betrieb wie bisher finanziell nicht bestreiten kann.

Zu Frage 4:
Die SIE werden von den Bewohner:innen, Ihren Angehörigen und den externen Partner:innen als sehr verlässlich und jederzeit für Problemlösungen sehr offen anerkannt.

Die Feststellung der Auslastungsprobleme ist grundsätzlich unzutreffend.
Die Auslastung in der SIE Am Behnckenhof ist, wiederholt seitens der SIE thematisiert, in direkter Korrelation zum angekündigten Umbau zu betrachten.
In der SIE Solmitzstraße sind derzeit noch beständig 6 Kurzzeitpflegeplätze auf Grund der Beteiligung an einem Modellvorhaben des Landes freizuhalten.
Die Häuser Dreifelderweg/Elswigstraße/Dornbreite/Prassekstraße/HGH haben jeweils Wartelisten.
Nachfolgend dazu eine Übersicht über die Auslastung aller Häuser im 3. Quartal 2025 mit Stichtag 30.09.2025.

Auslastung der Einrichtungen der SIE im 3. Quartal 2025:

Einrichtung \ Monat	**7/2025**	**8/2025**	**9/2025**
SIE Dreifelderweg	98,7%	99,6%	99,7%
SIE Prassekstraße	99,1%	98,8%	100,0%
SIE Elswigstraße	98,3%	99,2%	100,0%
SIE Dornbreite	97,8%	97,8%	98,8%
SIE Solmitzstraße	92,7%	92,9%	94,2%
SIE Am Behnckenhof	69,3%	71,5%	68,6%
SIE Heiligen-Geist-Hospital	99,1%	96,5%	98,5%
SIE Geronto Am Behnckenhof	97,1%	96,8%	95,8%

Zu Frage 5:
Es haben vorab keine weiteren Gespräche stattgefunden. Der Vorschlag bezieht sich auf die finanzielle Situation der Stiftung HGH, der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung SIE, wie auch der Hansestadt Lübeck. Wie bereits oben ausgeführt, sind die Gremien vorab über diese Situation mittels Bericht VO/2024/13648-03 und VO/2025/14031-05 darüber informiert worden.

Anlagen:
Informationsschreiben an die Bewohner:innen, Mitarbeitende, Pressemitteilungen

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

Die Pressestelle informiert

230945 Lübeck, 29.09.2023

Heiligen-Geist-Hospital darf nur mit erheblichen Einschränkungen geöffnet bleiben

Gutachten bestätigt festgestellte Mängel – Weitere Maßnahmen zwingend notwendig

Das Alten- und Pflegeheim (APH) im denkmalgeschützten Heiligen-Geist Hospital (HGH) erfüllt nicht mehr die heutigen Anforderungen. Eine drohende Nutzungsuntersagung auf Grund von konkreten brandschutztechnischen Gefahren für Leib und Leben im gesamten Objekt konnte durch ein Interimskonzept abgewendet werden, das bis zum 30. September 2023 befristet ist. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die Brandschutzmängel abgestellt werden. Da die erforderlichen Maßnahmen einen hohen Planungs-, Vergabe- und Genehmigungsvorlauf erfordern, konnten nicht alle Maßnahmen fristgerecht ergriffen und umgesetzt werden. Es stand daher die Frage im Raum, ob der ermittelte Sachverhalt und die vorliegende Aktenlage dazu führen, ab dem 1. Oktober 2023 zur Gefahrenabwehr eine Nutzungsuntersagung für den gesamten Betrieb der Pflegerichtung im Heiligen-Geist-Hospital anzuordnen.

Die Bauaufsicht der Hansestadt Lübeck beauftragte deshalb am 13. Juni 2023 eine gutachterliche Stellungnahme bei einem unabhängigen Sachverständigen zur brandschutztechnischen Beurteilung einer Nutzungsuntersagung für eine Pflegeeinrichtung im Heiligen-Geist-Hospital.

Die Gutachterliche Stellungnahme ging am späten Nachmittag des 27. September 2023 bei der Bauaufsicht ein. Aufgrund der bereits erfolgten baulichen Maßnahmen sowie den bereits erfolgten Auszügen bzw. durch die Reduzierung der Belegungszahl im Rahmen des Interimskonzeptes, kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass der Weiterbetrieb des Alten- und Pflegeheims im HGH im reduzierten Maß möglich ist, somit keine komplette Nutzungsuntersagung mehr erfolgen muss. Das heißt:

Nur die Hälfte der bisherigen Kapazität steht zur Verfügung

Das Koberghaus darf nicht mehr genutzt werden. Das Gutachten fordert, dass es freigezogen wird. Die Langhäuser und das Querhaus können, bei weiterer Umsetzung behördlicher Auflagen, weiterhin und unbefristet genutzt werden. Unter anderem müssen Brandmelder in allen sich in Benutzung befindlichen Gebäudeteilen, zumindest in den Wohngeschossen, installiert, die. vorhandene Brandmeldezentrale (BMZ) ersetzt, Brandschutztellerventile in den in Nutzung befindlichen Bereichen eingebaut werden. Zudem ist eine Brandwache weiter vorzuhalten bis zur Umsetzung der im Gutachten genannten Maßnahmen.

Damit bestätigt das Gutachten die seitens der Hansestadt Lübeck erfassten baulichen und brandschutztechnischen Mängel. Gleichzeitig erkennt es die bisher eingeleiteten Maßnahmen als

richtig an, denn ein Betrieb unter voller Belegung beziehungsweise Raumnutzung wird definitiv ausgeschlossen. Als unverhältnismäßig wird lediglich die Untersagung des gesamten Betriebs eingestuft. Die Langhäuser und das Querhaus können, bei weiterer Umsetzung behördlicher Auflagen, weiterhin und unbefristet genutzt werden. Somit steht die Hälfte der bisherigen Kapazität zur Verfügung.

Sukzessive Umzüge innerhalb des HGH geplant

Die Abstimmungen zur Behebung der noch vorhandenen Gefahren laufen bereits. Zurzeit sind 44 Bewohne:innen im Alten- und Pflegeheim Heiligen-Geist untergebracht, davon elf im Koberghaus. Durch Umzug innerhalb des Hauses wird versucht, die Zahl der Bewohne:innen im Koberghaus zu reduzieren. Aktuell stehen noch vier Plätze im Lang- und Querhaus zur Verfügung. Gleichzeitig versuchen die Verantwortlichen Lösungen zu finden, damit möglichst niemand ausziehen muss. Senatorin Pia Steinrücke wird beim Vermieter, der Stiftung HGH, und der Bauaufsicht vehement dafür einsetzen, dass ausreichend Zeit zur Verfügung zu stellen, um sukzessive Umzüge innerhalb des HGH ermöglichen zu können.

Erhebliche finanzielle Folgen

Die finanziellen Folgen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau beziffern. Es wird mit geschätzten zusätzlichen Verlusten von 710.000 Euro pro Jahr bei den städtischen Senior:inneneinrichtungen (SIE) gerechnet. Zeitnah sollen Gespräche mit der Stiftung geführt werden, um die Anpassung der Mietverträge zu prüfen. Schon derzeit steigen die Entgelte im HGH für die Bewohnenden aufgrund der allgemeinen Kostenentwicklungen um bis zu 500 Euro im Monat.

Die SeniorInnenEinrichtungen erhalten bis zum 13. Oktober 2023 Zeit, ihre Stellungnahme zu den im Gutachten geforderten Nachweisen und erforderlichen Maßnahmen an die Bauaufsicht zu senden. Zudem soll zeitnah im Dialog mit der der Stiftungsverwaltung, dem Gutachter und der Bauaufsicht geklärt werden, wie das Gutachten für eine langfristige Nutzung des HGH als Alten- und Pflegeheim zu bewerten ist.

Die Bewohnenden, Angehörigen und Mitarbeitenden sowie der Seniorenbeirat und die Politik wurden heute Vormittag über den aktuellen Sachstand informiert.

+++

Hansestadt Lübeck

Der Bürgermeister

Bürgermeisterkanzlei

Team Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Dr.-Julius-Leber-Straße 50-52

23552 Lübeck

Servicetelefon: (0451) 115, montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr
Tel. persönlich: (0451) 122 – 1302
Fax: (0451) 122 – 1331
E-Mail: presse@luebeck.de
De-Mail: info@luebeck.de-mail.de
Internet: www.luebeck.de

Hansestadt LÜBECK

Presse-Einladung

zu Ihrer Information - Bitte nicht veröffentlichen!

Lübeck, 29.09.2023

Gutachten zum Heiligen-Geist-Hospital online einsehbar

Ergänzende Information zu unserer heutigen Pressemeldung

Ergänzend zu unserer heutigen Pressemeldung „Heiligen-Geist-Hospital darf nur mit erheblichen Einschränkungen geöffnet bleiben“ möchten wir Ihnen mitteilen, dass das Gutachten zur Brandschutztechnischen Beurteilung zur Nutzungsuntersagung online einsehbar ist unter www.luebeck.de/Gutachten-HGH.

Die aktuelle Pressemeldung zum HGH finden Sie unter https://www.luebeck.de/de/presse/pressemeldungen/view/139762

+++

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bürgermeisterkanzlei
Team Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Dr.-Julius-Leber-Straße 50-52
23552 Lübeck

Servicetelefon: (0451) 115, montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr
Tel. persönlich: (0451) 122 – 1301
Fax: (0451) 122 – 1331
E-Mail: presse@luebeck.de
De-Mail: info@luebeck.sh-kommunen.de-mail.de
Internet: www.luebeck.de

Hansestadt Lübeck; 23552 Lübeck, Bereich 2.502.527

Bereich: SeniorInnenEinrichtung
Heil.-Geist-Hospital
Gebäude: Koberg 11
Auskunft: Jutta Schlesinger
Zimmer:
Tel. (0451) 7995610
Fax (0451) 7995622
E-Mail: schlesinger@aph-luebeck.de
Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: JS
Datum: 02.11.2022

Adresse Angehöriger / Betreuer

Einladung zum Angehörigenabend / Informationsveranstaltung

Sehr geehrte .....,

hiermit möchte ich Sie ganz herzlich zum Angehörigenabend in das Gewölbe des Heiligen-Geist-Hospital **am 07.12.2022, um 18.00 Uhr,** einladen.

Unser Thema wird, wie sie sicher aus der Presse erfahren haben, die leider unvermeidbare Schließung des Heiligen-Geist- Hospital sein.
Durch diese Information haben sich bei Ihnen und Ihren Angehörigen / zu Betreuenden sicher viele Fragen ergeben.

Frau Senatorin Steinrücke, Herr Wadehn und ich, möchten für Sie da sein und Sie vollumfänglich über die vorgesehenen Veränderungen informieren.

Uns liegt es sehr am Herzen Ihre Angehörigen / zu Betreuenden in der Übergangsphase zu begleiten.

Sicher interessiert es Sie auch, wer die entstehenden Mehrkosten übernimmt?
Wie wird der Umzug in eine andere Einrichtung organisiert?
Sie haben die Möglichkeit, sich die anderen Häuser der SIE virtuell anzuschauen.

An diesem Abend möchten wir gern alle offenen Fragen beantworten und freuen uns über Ihre Teilnahme.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Jutta Schlesinger
Einrichtungsleitung

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, 01. November 2022

Zukunft der städtischen **S**enior**I**nnen**E**inrichtungen

Mitarbeitenden-Rundschreiben

Sehr geehrte Kolleg:innen, liebe Mitarbeitenden,

im Herbst 2021 haben wir Ihnen schon einmal geschrieben, um Sie über die Zukunftsplanungen der SIE zu informieren. Wir haben Ihnen zugesagt, Sie weiter auf dem Laufenden zu halten, wenn weitere Schritte auf dem Weg zur Neuaufstellung der städtischen SeniorInnenEInrichtung anstehen. Dieses Versprechen lösen wir heute ein.

In diesen Tagen werden die politischen Gremien und Entscheidungsträger:innen der Hansestadt Lübeck von uns ausführlich und detailliert über die beabsichtigten zukunftssicheren Weichenstellungen informiert. Deshalb ist es uns wichtig, auch Sie zeitnah und vorab zu informieren.

Eine Botschaft ist uns besonders wichtig: Sie, liebe Mitarbeiter:innen, sind und bleiben der entscheidende Part für die perspektivische Entwicklung der SIE! Und deshalb ist es uns wichtig, dass sich an Ihren Anstellungsverhältnissen nichts ändern wird.

Das Wohlergehen der Ihnen anvertrauten Menschen ist Ihnen genauso wichtig wie uns. Dafür braucht es Ihr fachliches „know-how“, Ihr Einfühlungsvermögen und Ihre Empathie. Wir brauchen Sie, moderne Arbeitsbedingungen und zeitgemäße Wohnumgebungen für die Bürger:innen.

Ihre anerkannt qualitativ hochwertige Fachlichkeit soll zukünftig im Einklang mit den baulichen Strukturen stehen. Deshalb sieht die Neuorganisation auch den Bau neuer, zeitgemäßer Einrichtungen in den Stadtteilen vor. Nicht mehr zeitgemäße oder den heutigen Anforderungen an gute Pflege angemessene Gebäude werden wir aufgeben müssen.

Die Hansestadt Lübeck prägt seit vielen Jahrzehnten mit ihren kommunalen Einrichtungen die vollstationäre Pflege.
Die SeniorInnenEinrichtungen wollen und sollen weiterhin ein kompetenter als auch wesentlicher Anbieter für die pflegerische Versorgung der Bürger:innen Lübecks bleiben. Dazu bedarf es

Hansestadt LÜBECK

der Erhaltung und Schaffung fachlicher, baulicher, wirtschaftlicher sowie angemessener Strukturen und Grundlagen. Wir halten weiterhin an unserem Ziel fest, die städtischen SeniorInnenEinrichtungen in städtischer Trägerschaft in die Zukunft zu führen.

Nach Abschluss der vorstehend benannten politischen Prozesse soll eine zukunftssichernde eigenbetriebsähnliche Einrichtung entstehen. Wir setzen alles daran, dass die politische Debatte sachlich und von Verantwortung für die SIE geprägt ist.

Neben Informationsabenden für die Bewohnerinnen und Angehörigen sind unsererseits sehr zeitnah Mitarbeitendenversammlungen fest geplant, in denen wir Ihnen die Veränderungsprozesse präzise und ausführlich darstellen und Ihre Fragen beantworten möchten. Hierzu kommen wir gesondert auf Sie zu.

Eines vorweg:
Ihre Arbeitgeberin bleibt auch bei der geplanten Strukturänderung zu einer eigenbetriebsähnlichen Einrichtung die Hansestadt Lübeck! Es wird keine Kündigungen aufgrund der Organisationsänderung geben. Wir brauchen Sie alle, um die gute Qualität der SIE aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln. Ganz im Gegenteil: Wir stellen auch weiter ein und bilden aus. Im Rahmen der Umsetzung der „Konzeption 2030“ wird es vielfach zu zusätz-lichen Einstellungen kommen.

Der Bürgermeister bleibt oberster Dienstherr und es ändert sich an Ihren Arbeitsverträgen und Ansprüchen nichts. Auch zukünftig werden Sie ALLE dringend gebraucht und wir freuen uns weiterhin mit Ihnen erfolgreich zusammen zu arbeiten.

Bei Fragen steht Ihnen jederzeit Herr Wadehn sehr gern zur Verfügung. Auch den Austausch mit dem Personalrat der SIE verstetigen wir weiter und danken für die bisherige, konstruktive Zusammenarbeit.

Eine gute Zeit wünschen Ihnen, verbunden mit unserem Dank für Ihren tagtäglichen, engagierten Einsatz

Jan Lindenau
Bürgermeister

Pia Steinrücke
Senatorin für Wirtschaft und Soziales

Veröffentlicht am **01.11.2022**

SeniorInneneinrichtungen wollen umfassender Pflegeanbieter werden

Ausbau der Pflegeplätze – Alte und neue Standorte – Aufgabe der Einrichtung im Heiligen-Geist-Hospital

Die Folgen des demografischen Wandels sind zunehmend auch in der Pflege spürbar: So prognostiziert der Pflegebedarfsplan für die Hansestadt Lübeck für das Jahr 2030 einen Mehrbedarf von rund 800 zusätzlichen stationären Plätzen gegenüber dem Stand von heute ca. 3400 Plätzen.

Die Hansestadt Lübeck prägt seit vielen Jahrzehnten mit ihren kommunalen Einrichtungen, den städtischen SeniorInnenEinrichtungen (SIE), die vollstationäre Pflege. Mehrmals in Folge konnten die SIE im Rahmen der Zertifikatsüberwachung nachweisen, dass auf der Basis von kontinuierlichen Verbesserungsprozessen die hohen Qualitätsanforderungen in der Altenpflege umgesetzt werden.

Um diesen Standard zu halten beziehungsweise auszubauen, bedarf es der Erhaltung und Schaffung fachlicher, baulicher sowie wirtschaftlich angemessener Strukturen und Grundlagen. Ziel ist es nicht nur, das derzeitige Angebot nach aktuellem Planungsstand von rund 590 Plätzen auf mindestens geplante 664 Plätze zu erweitern, sondern die SIE zu einem breit aufgestellten, alle pflegerischen Teilaspekte umfassenden Pflegeanbieter zu entwickeln und die in dem Konzept 2030 hinterlegten Angebote zu etablieren. Entsprechend liegt dem Ausschuss für Soziales ein Beschlussvorschlag zur strategischen Neuausrichtung der SIE zur Beratung vor.

„Mit dem nun vorliegenden Konzept stellen wir die städtischen Senior:Inneneinrichtungen so auf, dass sie unter qualitativen und wirtschaftlichen Aspekten zukunftsfähig dem demographischen Wandel begegnen können und Maßstäbe für ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege setzen“, erläutert Sozialsenatorin Pia Steinrücke. „Die Entscheidung, das Heilgen-Geist-Hospital zukünftig einer anderen Nutzung zuzuführen, haben wir nach intensiver Abwägung innerhalb der Verwaltung getroffen. Die Bewohner:innen und deren Angehörige können sich darauf verlassen, dass wir alternative Plätze in anderen Einrichtungen vorhalten. Hierzu wird am 7. Dezember 2022 eine Versammlung für Bewohner:innen und ihre Angehörigen stattfinden.“

Bekannte und neue Standorte

Aktuell erfolgt die Versorgung der pflegebedürftigen Bewohner:innen an sieben Standorten. Die veralteten, teils sanierungsbedürftigen Immobilien erschweren allerdings aufgrund der logistischen Voraussetzungen die Arbeit der sehr qualifizierten und engagierten Kolleg:innen. Vor diesem Hintergrund sollen die bisherigen Gebäude aufgegeben werden, wobei die Standorte jedoch größtenteils erhalten bleiben, da es sich um etablierte Adressen für die Pflege handelt, die eine gute Abdeckung des Stadtgebietes gewährleisten. Zudem besteht in vielen Fällen ein nicht zu vernachlässigender Quartiersbezug für die Bewohner:innen.

Gleichzeitig soll die Verteilung der Standorte geprüft werden, um eine verlässliche pflegerische Versorgung im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten. In vollfunktionsfähigen Neubauten - zeitgemäßen, ökologischen, verantwortungsbewussten und modernen Gebäuden - kann dann den Anforderungen der Zukunft entsprechend eine nachhaltige und verlässliche pflegerische Versorgung modernster Prägung umgesetzt werden.

Die parallele Schaffung einer eigenbetriebsähnlichen Einrichtung wird nicht nur zur wirtschaftlichen Stabilisierung sondern auch zur Gesundung der SIE führen.

Perspektive Heiligen-Geist-Hospital

Im Fokus der künftigen Standortentwicklung stand insbesondere das Heiligen-Geist-Hospital (HGH) zur Diskussion. Aufgrund der historischen Bausubstanz und der damit einhergehenden Vorgaben, wäre eine Modernisierung der Einrichtung nur begrenzt umsetzbar. Letztendlich kommen die Expert:innen der Feuerwehr, der Bauordnung, der Stiftungsverwaltung und der SIE nach intensiven Beratungen und Prüfungen und unter Berücksichtigung aller möglichen Optionen zu dem Schluss, dass der Betrieb nach aktuellen Planungen zum 30. September 2023 eingestellt werden soll.

Vorrangiges Ziel der Abwägungen zur Perspektive des Standortes HGH ist das Wohl der Bewohner:innen. Der Hauptanspruch der städtischen SIE, eine qualitativ hochwertige Unterbringung und Pflege, die sich an den zukünftigen Bedarfen, Standards und Entwicklungen orientiert, ist am Standort HGH perspektivisch auf Dauer nicht mehr darstellbar. Ebenso sind zukünftige Pflegemindeststandards nicht mehr sicher zu stellen. Es ist vorgesehen, keine neuen Bewohner:innen am Standort HGH aufzunehmen.

Für den Standort HGH werden bereits mögliche Nachnutzungen, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes und des Stiftungszweckes, geprüft. Ein entsprechender Bericht wird den städtischen Gremien bis Ende des zweiten Quartals 2023 vorgelegt.

HGH: Informationsveranstaltung für die Bewohner:innen

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 7. Dezember 2022 werden Angehörige und die betroffenen Bewohner:innen des HGH umfänglich informiert und über die Planungen und den Übergangszeitraum aufgeklärt. Auch hierbei steht das Wohlbefinden der Bewohner:innen im Vordergrund.

Um möglichst frühzeitig eine Perspektive aufzuzeigen und Planungssicherheit auf allen Seiten zu schaffen, werden den Bewohner:innen des HGH zeitnah konkrete Angebote zur zukünftigen Unterbringung in den städtischen SIE unterbreitet. Konkrete Wünsche, wie zum Beispiel eine möglichst innenstadtnahe Unterbringung, werden im Rahmen des Möglichen und vorrangig berücksichtigt werden.

Die über 70 Mitarbeitenden der Alten- und Pflegeeinrichtung HGH sind über die aktuellen Planungen informiert und werden zunächst an anderen SIE-Standorten weiter tätig sein. Bei der Wahl der Tätigkeitsstelle werden die Wünsche der Mitarbeitenden im Rahmen des Möglichen berücksichtigt.

Bei der Neustrukturierung einer neuen Einrichtung sollen die aktuell bestehenden Teams eingebunden und beteiligt werden, um durch die Aufgabe des Standortes möglicherweise entstehende Trennungen der Mitarbeiterstruktur bei einem neuen Standort wieder beheben zu können.

Weitere Informationen

Die Strategische Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (SIE) ist in der Vorlage VO/2022/11544 vollumfänglich dargestellt und wird den entsprechenden Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Die Vorlage ist online abrufbar unter www.luebeck.de/politik ›.

+++

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14653
öffentlich

Lübeck, 17.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.100 - Büro der Bürgerschaft

Bearbeitung: Nadine Markmann (E-Mail: nadine.markmann@luebeck.de Telefon: 122 - 1008)

Antwort auf mündl. Anfrage des AM Zahn zu Haushaltseinsparungen 2026 - Verdienstausfallentschädigungen für Bürgerschaftsmitglieder

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Herr Zahn hat in der Sitzung des Hauptausschusses am 23.09.2025 folgende Anfrage gestellt:
„Wie hoch waren die Aufwandsentschädigungen der Hansestadt Lübeck für Bürgerschaftsmitglieder, als Ausgleich für die nicht durchgeführte Arbeit im Beruf jährlich für die Jahre 2023, 2024 und das erste Halbjahr 2025?“
Es wird gebeten, die Aufschlüsselung nach Name, Std.-Satz in Euro und Gesamtzahlung im Jahr aufzugliedern.

Antwort:
Unter Berücksichtigung der Datenschutzbestimmungen ist die Frage anonymisiert zu beantworten, da die geforderten Angaben die Persönlichkeitsrechte der Bürgerschaftsmitglieder berühren und nicht offengelegt werden dürfen.
Neben den regelmäßigen Zahlungen der Fraktionszuwendungen für die Geschäftstätigkeit der Fraktionen und den Aufwandsentschädigungen und Sitzungsgeldern, die die Bürgerschafts- und Ausschussmitglieder für die Teilnahme an den Sitzungen der einzelnen Ausschüsse erhalten, haben die einzelnen Bürgerschafts- und Ausschussmitglieder unter anderem die Möglichkeit auf Antrag eine Entschädigung für entstandenen Verdienstausfall im Zusammenhang mit der Wahrnehmung des politischen Ehrenamtes geltend zu machen.

In der Anlage werden die Kosten für Verdienstausfall für die Jahre 2023, 2024 und das erste Halbjahr 2025 kumuliert für die Fraktionen und Mitglieder (anonymisiert) dargestellt.
Die enthaltenen Angaben stellen den Stand mit Datum vom 17.10.2025 dar. Die rückwirkende Geltendmachung von Verdienstausfall ist weiterhin möglich, sodass dem Büro der Bürgerschaft möglicherweise noch nicht alle Kostenerstattungsanträge für Verdienstausfall für die angefragten Zeiträume vorliegen.

Anlagen:
Anlage zur VO 14653 Anfrage Auflistung Bü Verdienstausfall

Bürgermeister Jan Lindenau

Verdienstausfall	2023	AM
Fraktion A	1.996,50 €	1
Fraktion B	-	
Fraktion C	2.024,97 €	2
Fraktion D	19.598,70 €	4
Fraktion E	-	
Fraktion F	96,25	1
Fraktion G	-	
Fraktion H	-	
Fraktion I	-	
Fraktion J	-	

Verdienstausfall	2024	AM
Fraktion A	3.294,50 €	1
Fraktion B	-	
Fraktion C	704,46	2
Fraktion D	20.192,14 €	4
Fraktion E	-	
Fraktion F	-	
Fraktion G	-	
Fraktion H	-	

Verdienstausfall	2025	AM
Fraktion A	-	
Fraktion B	-	
Fraktion C	1.265,00 €	1
Fraktion D	13.382,00 €	3
Fraktion E	-	
Fraktion F	-	
Fraktion G	-	
Fraktion H	-	
Fraktion I	-	

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14658
öffentlich

Lübeck, 21.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

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

Antwort auf mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth: Ausarbeitung eines Budgetvertrages mit dem Café Salut

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth: Ausarbeitung eines Budgetvertrages mit dem Café Salut im Hauptausschuss am 14.10.2025.

AM Dr. Flasbarth berichtet davon, dass die Bürgerschaft die Verwaltung im September 2024 damit beauftragt habe, einen Budgetvertrag mit dem Café Salut auszuarbeiten und der Politik zur Entscheidung vorzulegen. Er möchte wissen, was bzgl. dieses Auftrags in der Zwischenzeit passiert sei und wie der Zeitplan der Verwaltung aussehe.

Antwort:

Lt. Haushaltbegleitbeschluss zum Haushalt 2025 wurde folgender Wortlaut in der Niederschrift der Bürgerschaft am 26.09.2024 festgelegt:

Café Salut: Die Stadt beteiligt sich mit 60.000 Euro an der Finanzierung des Cafés Salut. Für die Sicherung des Weiterbetriebes und die Verstetigung der Unterstützung wird der Abschluss eines Budgetvertrages geprüft und der Bürgerschaft berichtet.

Hierzu wurde folgende Stellungnahme zum Protokoll der Sitzung des Hauptausschusses vom 23.09.2025 gegeben:
Bereits mit der Vorlage VO/2024/12931-02 (siehe Anlage) hat sich die Verwaltung ausführlich zu einer möglichen Finanzierung des Café Salut im Rahmen einer freiwilligen Leistung geäußert. Der Abschluss eines Budgetvertrages ist grundsätzlich immer und somit auch außerhalb des üblichen Budgetvertragszeitraums, nach Beschluss der Bürgerschaft, möglich. Der aktuell laufende 5-jährige Budgetvertragszeitraum endet am 31.12.2026. Mit allen Trägern soll rechtzeitig in Verhandlungen getreten werden, wie die zukünftige Ausgestaltung der Angebote und die notwendige Finanzierung ausgestaltet werden kann.

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage und des vorliegenden Entwurfs zur Haushaltsplanung 2026, sowie der kontinuierlichen Hinweise der Kommunalaufsicht des Landes zu der weite ren Ausweitung von freiwilligen Leistungen, kann seitens der Verwaltung eine Verstetigung der Finanzierung nicht empfohlen werden.

Unabhängig von der Frage eines Budgetvertrages erfolgt für 2025 die beschlossene Förderung.

Anlagen:
Vorlage 12931-02 – Bericht: Unterstützung für den Begegnungstreff Salut

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/12931-02
öffentlich

Lübeck, 22.08.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Melanie Wiesen (E-Mail: melanie.wiesen@luebeck.de Telefon: 122-4442)

Bericht zum Antrag von AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN), AM Michelle Akyurt (CDU), Max Manegold (FDP): Unterstützung für den Begegnungstreff Salut

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
26.08.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Gemäß Antrag im Sozialausschuss vom 06.02.2024 wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, ob und ggf. wie das Café Salut (finanziell) unterstützt werden kann, insbesondere sollte dabei auf die Möglichkeit eines Budgetvertrages und Möglichkeiten zur Gegenfinanzierung eingegangen werden. Hierzu wird wie folgt berichtet.

Bericht:
Das Café Salut, betrieben durch die Heilsarmee Lübeck, versteht sich als Ansprechpartner für in Not geratene Menschen und hilft diesen, ein sinnerfülltes Leben aufzubauen. Die Hilfe zielt ab auf eine ganzheitliche Erneuerung, Prävention, Wiederherstellung und Fürsorge. Es liegt in unmittelbarer Nähe zum Männerwohnheim in der Engelsgrube. Täglich in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 15:30 Uhr wird Frühstück bzw. Mittagessen angeboten. Es wurden bis vor kurzem täglich ca. 60 Essen bei 25 Sitzplätzen ausgegeben. Einmal wöchentlich wird Essen zur Mitnahme von der Lübecker Tafel in den Räumlichkeiten ausgegeben. Das Café Salut dient als Aufenthaltsort von wohnungs- und obdachlosen Männern und Frauen, Rentnern und arbeitslosen Menschen. Die Bewohner des Männerwohnheims nutzen das Angebot regelmäßig.
Das Café Salut richtet sich nicht explizit an eine spezielle Klientel, welches im Quartier Innenstadt einer besonderen Betreuung und Begleitung bedarf. Es hat, nach Auffassung der Verwaltung, den Charakter einer Sozialstation.

In der Innenstadt ist eine Vielzahl von (städtisch finanzierten) Angeboten für den überwiegenden Teil der Klientel angesiedelt. Exemplarisch wird auf folgende Angebote hingewiesen:

- Begegnungsstätte für drogensuchterkrankte Bürger:innen und das Streetworker Mobil der AWO gGmbH
- Café W. u. T. des Vereins Selbsthilfe-Organisation Soziales Lübeck e.V.
- Beratungsstellen für Frauen, Jungerwachsene sowie die Zentrale Beratungsstelle und die „Mühle 77“ der DNNO

- Div. Lübecker Frauenberatungsstellen (Aranat e.V., Biff e.V., usw.)
- Div. Ausgabestellen der Lübecker Tafel e.V.
- Lübecker Herzenswärmebus der Obdachlosenhilfe e.V:

Es sind weitergehende Informationen zur Fragestellung eingeholt worden, wie die Finanzierung bisher sichergestellt wurde und warum diese Finanzierung nicht länger möglich sei. Zudem wurde angefragt, ob Vernetzungen und Kooperationen mit anderen Träger:innen für ähnliche Angebote im Quartier Innenstadt bestehen, um Doppelleistungen vermeiden zu können.

Die Heilsarmee Deutschland teilt dazu mit, dass sie die defizitäre Einrichtung „Begegnungsstätte Salut“ in Lübeck seit 2021 mit zinslosen Darlehen finanziert habe, weil zu diesem Zeitpunkt im Rahmen der Leistungs- und Vergütungsvereinbarungen der Anteil des Café Salut aus dem Gesamtkonzept der Heilsarmee für Lübeck für das sogenannte „Männerwohnheim“ (Einrichtung im Sinne des § 67 SGB XII) herausgerechnet wurde. Diese Finanzierung ist der Heilsarmee künftig nicht mehr möglich.
Das Café Salut sei gem. Stellungnahme der Heilsarmee u. a. für einen reibungslosen Ablauf im Männerwohnheim notwendig. Eine Schließung des Cafés würde das Männerwohnheim massiv beeinträchtigen. Es sei mit einer nicht gewollten Dynamik zu rechnen. Das Café sei ein besonderes, wichtiges Angebot und ein wichtiger Baustein für die Männer aus dieser Einrichtung.

Das Vorhalten einer Begegnungsstätte als Teil des Männerwohnheims war und ist seitens der Verwaltung zu keinem Zeitpunkt mit der Heilsarmee vereinbart worden. Insofern besteht seitens der Verwaltung kein Auftrag an die Heilsarmee, dies aus den Mitteln für die Notunterkunft vorzuhalten.

Das Café Salut ist vielmehr bisher als ein freiwilliges, zusätzliches Angebot der Heilsarmee einzuordnen, welches in dortiger finanzieller Verantwortung eigenverantwortlich vorgehalten wird.

Das bestehende Budget für freiwillige Leistungen im Rahmen von Zuwendungen und Zuschüssen ist bereits durch die bestehenden, durch die Bürgerschaft beschlossenen Projekte ausgeschöpft. Außerdem wurde durch das Land in der Vergangenheit im Rahmen der Haushaltsgenehmigung wiederkehrend darauf hingewiesen, dass eine Ausweitung der Finanzierung von freiwilligen Leistungen kritisch gesehen wird. Zudem ist die angespannte Haushaltslage der Hansestadt Lübeck hinreichend bekannt.

Eine zwingende Notwendigkeit des Bestehens des Café Salut wird aufgrund ausreichender anderer Angebote nicht festgestellt. Eine finanzielle Unterstützung des Café Salut ist aus Verwaltungssicht daher nicht erforderlich. Eine mögliche Einsparung oder Kompensation für diese freiwillig zu finanzierende Leistung ist in den städtischen Haushalten 2024 und 2025 nicht vorhanden.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

► Nr. VO/2025/14522
öffentlich

Lübeck, 02.09.2025

Anfrage

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

AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Mit dem Antrag VO/2023/11957-01-04-01 aus der Bürgerschaft vom 27.06.2024 wurde unter Punkt 3 beschlossen:

„Bis zur Haushaltssitzung wird der Bürgermeister aufgefordert, darzustellen, welche bisherigen Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035 der Verwaltung und den städtischen Unternehmen bekannt sind, wie diese finanziert werden sollen und ob der Finanzbedarf durch Drittmittel gedeckt werden kann."

Bis heute liegt hierzu keine Antwort vor.

Deshalb meine Frage:

Wann hat der Bürgermeister vor, die in Punkt 3 des Antrags VO/2023/11957-01-04-10 geforderte Darstellung bis zur Haushaltssitzung im November 2025 vorzulegen?

Insbesondere soll beantwortet werden:

1. Welche bisherigen Kosten zur Erreichung der Klimaneutralität 2035 sind der Verwaltung und den städtischen Unternehmen bereits entstanden, bzw. bekannt?

2. Auf welche Weise sollen diese Kosten finanziert werden?

3. In welchem Umfang ist der Finanzbedarf durch Drittmittel (z.B. Förderprogramme von EU, Bund oder Land) gedeckt, bzw. in Aussicht gestellt?

Bitte um schriftliche Beantwortung.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14244-02
öffentlich

Lübeck, 30.10.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.140 - Rechnungsprüfungsamt

Bearbeitung: Yvonne Boller (E-Mail: yvonne.boller@luebeck.de Telefon: 122-7101)

4.041.4 - Kulturbüro - Sonderprüfung zur Förderung des jungen schauspiels lübeck gUG (haftungsbeschränkt)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
03.12.2025	Rechnungsprüfungsausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beratung, Erörterung und ggf. Empfehlung zum o.g. Sonderprüfungsbericht.

Bericht:

Anlagen:
Bericht zur Sonderprüfung zur Förderung des jungen schauspiels gUG (haftungsbeschränkt)

Hansestadt LÜBECK

4.041.4

Kulturbüro

Sonderprüfung zur Förderung des jungen schauspiels lübeck gUG (haftungsbeschränkt)

Rechnungsprüfungsamt

Oktober 2025

Impressum

Herausgeber:
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Rechnungsprüfungsamt
Rechnungsprüfer: Elke Kreutzer
Layout: Yvonne Boller

Inhalt:

Seite

Abkürzungsverzeichnis 4

1 Prüfungsauftrag 5

2 Zuwendungen des Kulturbüros 5

3 Zuwendung an das junge schauspiel 7

4 Schlussbemerkung 8

Abkürzungsverzeichnis

HL	-	Hansestadt Lübeck
junges schauspiel	-	junges schauspiel lübeck gUG (haftungsbeschränkt) (gemeinnützige Unternehmergesellschaft)
RPA	-	Rechnungsprüfungsamt
TEUR	-	Tausend Euro
Zuwendungsrichtlinie	-	Richtlinie der HL über die Gewährung von Zuwendungen an außerhalb der Stadtverwaltung stehende Stellen oder Personen vom 24.07.2025.

1 Prüfungsauftrag

Am 24.07.2025 hat die Bürgerschaft folgenden Beschluss gefasst:[1]

Das Rechnungsprüfungsamt (RPA) wird beauftragt mit einer Sonderprüfung des Verwaltungsvorgangs Förderung des jungen schauspiels lübeck gUG (haftungsbeschränkt) (junges schauspiel). Dabei ist insbesondere der Frage nachzugehen,

1. zu welchem Zeitpunkt der Förderantrag eingereicht wurde und
2. warum ohne Bereitstellung der Mittel im Haushalt eine Bewilligung von Fördermitteln für die Jahre 2025 und 2026 ausgesprochen wurde.
3. Darüber hinaus ist eine Einschätzung vorzunehmen, wie mit dem Widerspruch gegen die Rücknahme des Förderbescheids umzugehen ist.

Die Prüfung wurde im September 2025 durchgeführt.

2 Zuwendungen des Kulturbüros

Bei der Förderung des jungen schauspiels handelt es sich um eine Zuwendung des Kulturbüros der Hansestadt Lübeck (HL). Im Jahr 2023 wurde vom RPA eine Sonderprüfung im Fachbereich Kultur und Bildung über geleistete Zuwendungen durchgeführt.[2] Gegenstand der damaligen Prüfung waren die Organisation und die Prozesse der Bewilligung und Gewährung von Zuwendungen. Die Prüfung umfasste die Jahre 2019 bis 2022. Neben drei weiteren Produkten des Fachbereichs Kultur und Bildung wurde auch das Produkt 281001 Kulturangebote betrachtet. Die Förderungen aus diesem Produkt werden vom Kulturbüro vergeben, angesiedelt bei den Fachbereichsdiensten des Fachbereichs Kultur und Bildung.

In diesem Bericht wird zunächst die Entwicklung des Zuwendungsverfahrens im Kulturbüro seit der damaligen Prüfung aufgezeigt, um dann im nächsten Kapitel auf die konkrete Förderung des jungen schauspiels einzugehen und die Fragen aus dem Bürgerschaftsauftrag zu beantworten.

Für Förderungen im damaligen Prüfungszeitraum und auch bei der Förderung, die jetzt zu prüfen war, galten die Richtlinien für Zuwendungen der HL vom 01.01.1986. Darüberhinausgehende bereichsspezifische Richtlinien o.ä. für Zuwendungen des Kulturbüros gab es zum Zeitpunkt der damaligen Prüfung nicht.

Diese Richtlinien wurden seit der Prüfung weiterentwickelt. Das Kulturbüro war bei der Überarbeitung beteiligt und entwickelte während dieses Prozesses unter anderem Merkblätter für die kulturelle Projekt- und institutionelle Förderung. Auf der Internetseite der HL sind diese und verschiedene für das Verfahren benötigte Formulare öffentlich zugänglich.[3] Auch entwickelte das Kulturbüro seine Vorlagen für Vermerke und Bescheide seit der Prüfung in 2023 weiter. Das neu

[1] Vgl. VO/2025/14244 (Vorlagennummer im Ratsinformationssystem).
[2] Vgl. Bericht über die Sonderprüfung geleistete Zuwendungen vom 06.07.2023, VO/2023/12542.
[3] www.luebeck.de/de/stadtleben/kultur/kulturbuero/kulturfoerderung.html, abgerufen am 22.09.2025.

geordnete Zuwendungsverfahren wurde dem Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege am 10.03.2025 vorgestellt.[4] Außerdem organisierte das Kulturbüro im Mai 2025 eine Informationsveranstaltung für Kulturschaffende, bei der die neuen Regularien und Formulare vorgestellt wurden. Mit dem jährlichen Sachstandsbericht zur Umsetzung des 1. Lübecker Kulturentwicklungsplans berichtete das Kulturbüro erstmals am 14.07.2025 im Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege über den aktuellen Stand bei der Projekt- und institutionellen Förderung.[5]

Zum 01.08.2025 trat die überarbeitete Richtlinie der HL über die Gewährung von Zuwendungen an außerhalb der Stadtverwaltung stehende Stellen oder Personen (Zuwendungsrichtlinie) in Kraft, welche die bisherige Richtlinie von 1986 ersetzt. Diese enthält als Anlage nun auch Muster zur Antragsprüfung und zur Prüfung der Verwendungsnachweise und damit zusätzliche Arbeitshilfen für die Verwaltung.

Die Förderung durch das Kulturbüro hat sich seit 2019 wie folgt weiterentwickelt:

Zuschüsse des Kulturbüros

Konto 281001.5318001 Kulturangebote - Zuschüsse für lfd. Zwecke an soziale oder ähnliche Einrichtungen	
2019	818.074 EUR
2020	814.189 EUR
2021	813.375 EUR
2022	844.511 EUR
2023	916.460 EUR
2024	1.801.497 EUR

Der starke Anstieg in 2024 geht auf folgende zusätzliche Förderungen zurück:

- 140 TEUR gemäß Haushaltsplan 2024 (100 TEUR junges schauspiel, 25 TEUR Tontalente e.V. und 15 TEUR Kunst am Kai e.V.)
- 260 TEUR gemäß Haushaltsbegleitbeschluss vom 28.09.2023[6] (200 TEUR freie Theater und 60 TEUR Bücherpiraten e.V.)
- 200 TEUR zusätzliche Förderung der Musik- und Kunstschule gGmbH und der Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 25.01.2024[7]

[4] Vgl. Bericht zur Überarbeitung des Antrags- und Zuwendungsverfahrens in der Kulturförderung, VO/2025/13963.
[5] Vgl. VO/9394-01-01-05-08.
[6] Vgl. VO/2023/12437-09.
[7] Vgl. VO/2023/12748.

- 300 TEUR Deutscher Musikrat für den Bundeswettbewerb „Jugend musiziert“, davon 250 TEUR finanziert durch eine Zuwendung der Possehl-Stiftung[8]
  Anmerkung: Die Zuwendung an den Deutschen Musikrat erging ohne einen Zuwendungsbescheid. Das Kulturbüro wird aufgefordert die Zuwendungsrichtlinie konsequent anzuwenden und für jede Zuwendung einen Zuwendungsbescheid zu erlassen (oder einen Zuwendungsvertrag zu schließen).

3 Zuwendung an das junge schauspiel

Die Förderung des jungen schauspiels stellt sich dem RPA nach Aktensichtung und Rücksprachen mit dem Kulturbüro wie folgt dar:

Im Januar 2023 stellten die Initiator:innen der Kultursenatorin und dem Kulturbüro ihr Projekt für ein neues Theater für Kinder in Lübeck vor.

Die Förderung des jungen schauspiels wurde in die Haushaltsplanung des Fachbereichs aufgenommen und im Vorbericht zum Haushaltsplan 2024 in der Anlage gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 8c Gemeindehaushaltsverordnung mit 100 TEUR dargestellt. Sie wurde dort als „Pflichtleistung“ und „Vertragliche Leistung“ gekennzeichnet. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung aufgrund eines Verwaltungsaktes. Das Kulturbüro wird gebeten künftig auf eine korrekte Zuordnung ihrer Zuwendungen im Vorbericht zu achten. Der Haushalt 2024 wurde am 28.09.2023 von der Bürgerschaft beschlossen.[9]

Am 15.05.2023 wurde der Förderbedarf in einer Email gegenüber dem Bürgermeister schriftlich vorgetragen. **Am 28.11.2023 stellten die geschäftsführenden Gesellschafter:innen des jungen schauspiels einen Antrag auf Zuwendungen** für eine dreijährige Modellentwicklungsphase von 2024-2026 über insgesamt 450 TEUR, davon 100 TEUR für das Jahr 2024. (Antwort zu Frage 1., siehe Tz.1)

Am 20.12.2023 erging der Bescheid des Kulturbüros über die Zuwendung für das Jahr 2024 über 100 TEUR. **Für die Jahre 2025 und 2026 wurde keine Förderung zugesagt.** (Antwort zu Frage 2., siehe Tz. 1) Der Bescheid wurde unterzeichnet von der Leitung des Kulturbüros. Diese besaß jedoch nur die Vollmacht zur Abgabe von Verpflichtungserklärungen bis zu 20 TEUR. Der Bescheid hätte von der Senatorin unterzeichnet werden müssen. Das Kulturbüro wird gebeten, dies zukünftig zu beachten bzw. die Unterschriftsbefugnisse neu zu ordnen.

Der Mittelabruf durch das junge schauspiel erfolgte am 05.01.2024, die Auszahlung am 23.01.2024.

Für das Jahr 2025 hatte der Fachbereich Kultur und Bildung die Förderung des jungen schauspiels mit 150 TEUR eingeplant. Am 26.09.2024 beschloss die Bürgerschaft den Haushalt 2025. Im Haushaltsbegleitbeschluss wurde unter anderem entschieden, dass der Zuschuss für das junge schauspiel in Höhe von 150 TEUR entfallen soll.[10]

[8] Vgl. VO/2024/12961.
[9] Vgl. VO/2023/12437.
[10] Vgl. VO/2024/13494-01-01.

Mit Bescheid vom 16.12.2024 wurde der Zuwendungsbescheid vom 20.12.2023 für den Zeitraum 2025 und 2026 widerrufen. Da der ursprüngliche Zuwendungsbescheid keine Förderung für die Jahre 2025 und 2026 beinhaltete, hatte dieser Widerruf keine rechtlichen Auswirkungen auf den Empfänger. Das war zu diesem Zeitpunkt anscheinend weder dem Kulturbüro noch dem jungen schauspiel bewusst.

Das junge schauspiel legte am 15.01.2025 fristgemäß Widerspruch gegen den Widerruf ein.

Nach Information des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege und Beratung durch den Bereich Recht schrieb das Kulturbüro schließlich das junge schauspiel am 02.06.2025 an. Es informierte darüber, dass der Widerspruch als unzulässig zurückgewiesen werden müsse und regte an, dass Widerspruchsverfahren beiderseits für erledigt zu erklären. Das junge schauspiel wurde um schriftliche Rückäußerung gebeten und nahm mit einer Email am 28.09.2025 seinen Widerspruch zurück. **Damit ist das Widerspruchsverfahren abgeschlossen.** (Antwort zu Frage 3., siehe Tz. 1)

Zum Prüfungszeitpunkt war der Verwendungsnachweis 2024 noch nicht vollständig eingereicht.

4 Schlussbemerkung

Mit diesem Bericht erfüllt das RPA den von der Bürgerschaft gestellten Auftrag vom 24.07.2025.

Die Ergebnisse der Prüfung wurden dem Kulturbüro am 14.10.2025 vorgestellt. Der Bericht soll der Bürgerschaft am 27.11.2025 vorgelegt werden.

Lübeck, 15.10.2025
14.4.041.4.07.15.01

Dr. Katja Schur gez. Elke Kreutzer

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2025/14218-01-01
öffentlich

Lübeck, 25.09.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.140 - Rechnungsprüfungsamt

Bearbeitung: Yvonne Boller (E-Mail: yvonne.boller@luebeck.de Telefon: 122-7101)

Bereich 5.660 -Stadtgrün und Verkehr - Sonderprüfung Mehrkosten Stadtgrabenbrücke aufgrund eines Prüfungsauftrages aus der Bürgerschaft

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
03.12.2025	Rechnungsprüfungsausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Aufgrund eines Prüfungsauftrages aus der Bürgerschaft am 22.05.2025 legt das Rechnungsprüfungsamt o. g Bericht zur Beratung, Erörterung und ggf. weiteren Empfehlung vor.

Bericht:
Prüfauftrag aus der Bürgerschaft.

Anlagen:
Bericht zur Sonderprüfung mit Anlagen.

Hansestadt LÜBECK

Bereich 5.660

Stadtgrün und Verkehr (SuV)

Sonderprüfung Mehrkosten Stadtgrabenbrücke aufgrund eines Prüfungsauftrages aus der Bürgerschaft

Rechnungsprüfungsamt

September 2025

Impressum

Herausgeber:
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Rechnungsprüfungsamt
Rechnungsprüfer: Matthias Drever
Layout: Matthias Drever

Inhalt:

Seite

Abkürzungsverzeichnis 4
1 Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung 5
2 Prüfungsunterlagen 5
3 Historie und Kostenentwicklung 5
4. Mehrkostenerhöhung gemäß Vorlage VO/2025/14218 7
4.1 Ausgangslage 7
4.2 Prüfung und Bewertung durch das RPA 9
5 Ausblick - Tatsächliche Herstellkosten des Projektes 10
6 Empfehlungen des RPA 11
7 Zusammenfassung und Schlussbemerkung 11

Anlage 1: Lageplan Straßenbau ohne finale Platzanbindung / Querungshilfe
Anlage 2: Lageplanausschnitt Straßenbau mit finaler Platzanbindung / Querungshilfe

Abkürzungsverzeichnis

HL	–	Hansestadt Lübeck
RPA	–	Rechnungsprüfungsamt
SuV	–	Stadtgrün und Verkehr

1 Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung

Grundlage für die Erteilung eines Prüfauftrages ist die gültige Rechnungsprüfungsordnung (RPO) der Hansestadt Lübeck vom 10.08.2021. Diese ermächtigt die Bürgerschaft dazu, die in § 116 Abs. 2 der Gemeindeordnung (GO) genannten Aufgaben dem Rechnungsprüfungsamt (RPA) der Hansestadt Lübeck (HL) zu übertragen. Dazu zählen unter anderem auch die Prüfung von Vergaben.

In der 15. Sitzung der Bürgerschaft am 22.05.2025 wurde daher zu TOP 9.14.1 für die Vorlage VO/2025/14218 (BW 227 Stadtgrabenbrücke – Teil 1: Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln; Teil 2: Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um mehr als 175.000 EUR netto) nachstehender Prüfauftrag zum Teil 1 der Vorlage beschlossen:

Beschluss:

Das Rechnungsprüfungsamt wird aufgefordert, eine Prüfung über die Mehrkosten gem. VO/2025/14218 (Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln) zu veranlassen.

Der Beschluss erfolgte mit 43 Ja-Stimmen und einer Enthaltung.

Das RPA hat daraufhin unverzüglich mit Schreiben vom 27.05.2025 die Sonderprüfung beim zuständigen Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (SuV) angekündigt.

2 Prüfungsunterlagen

Auf schriftliche Anforderung wurden dem RPA bereits ab dem 02.06.2025 die erforderlichen und vorhandenen Unterlagen digital zur Verfügung gestellt. Während der Prüfung wurde ein kontinuierlicher Kontakt zwischen dem RPA und dem Bereich SuV aufrechterhalten und für die Prüfung relevante neue Unterlagen wurden jeweils zeitnah digital übermittelt. Ferner fand ein ausführliches Gespräch bezüglich des Prüfauftrages zwischen dem Unterzeichner und dem zuständigen Sachbearbeiter des Projektes statt.

3 Historie und Kostenentwicklung

Für die Stadtgrabenbrücke wurde aufgrund von politischen Vorgaben bereits im Jahr 2017 (VO/2017/04937) – Antrag zu TOP 5.15 VO/2017/04931 Fahrradfreundliches Lübeck – erste Voraussetzungen für die Planung und den Bau der Brücke geschaffen. Im Jahr 2021 konnte der Planungsauftrag nach öffentlichem Teilnahmewettbewerb an ein Büro in Höhe von ca. 545 TEUR brutto vergeben werden (VO/2020/09510).

Zu erwähnen ist, dass bereits bei der Projektfreigabe darauf hingewiesen worden ist, dass es zu Kostensteigerungen kommen könnte.

In der Vorlage zur Projektfreigabe im Jahr 2022 für das Projekt Stadtgrabenbrücke (VO/2022/11662) wurden der Politik bereits folgende Informationen mitgeteilt:

Auszug aus der Vorlage, Punkt 2.4. Die Stadtgrabenbrücke:

Am unteren Ende der Rampe bleibt eine kleine Strecke ohne Gefälle, dort ist die Anlage eines kleinen Platzes für die Geh-und Radverkehre vorgesehen, um eine gefahrlose Verflechtung der Verkehre in Nord-Südrichtung mit denen in Ost-Westrichtung zu ermöglichen. Insbesondere der bergabrollende Radverkehr wird gebremst, bevor er auf die Willy-Brandt-Allee trifft. Zur Querung der Willy-Brandt-Allee wird eine Querungshilfe vorgesehen. Die Planung hierfür ist noch nicht abgeschlossen, es sind derzeit verschiedenen Varianten in der Vorplanung, die den politischen Gremien noch gesondert vorgelegt werden (...).

Auszug aus der Vorlage, Punkt 11. Risikomanagement:

1.	*Risiko:*	*Finanzen – Fehlende Kostenübersicht*
	Ursache:	*Derzeitige wirtschaftliche Entwicklung ist nicht abzusehen*
	Auswirkung:	*Kostensteigerung*
	Gegenmaßnahme:	*Kostenberechnung regelmäßig aktualisieren*

Es wurde den politischen Gremien somit bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt mitgeteilt, dass es infolge der noch nicht abgeschlossenen Planungen für die Platzgestaltung und Querungshilfe am Übergang zur Willy-Brandt-Allee und der daraus entstehenden noch fehlenden Kostenübersicht zu Kostensteigerungen kommen könnte.

Mit der VO/2022/11662 wurde das Projekt Stadtgrabenbrücke mit einem Gesamtkostenvolumen von 4.950.000 EUR von der Politik freigegeben. Somit konnte die Ausschreibung für die Brückenbauarbeiten erfolgen.

Nach erfolgter Submission einer öffentlichen Ausschreibung im Jahr 2023 waren die Herstellungskosten für den geplanten Brückenneubau bekannt, welche die prognostizierten Gesamtkosten aus dem Jahr 2022 jedoch überstiegen.

Mit der VO/2023/12478 wurde daher im Jahr 2023 eine Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um mehr als 175 TEUR von der Politik freigegeben. Die neuen Gesamtkosten beliefen sich nunmehr auf 5.950.000 EUR.

Im Jahr 2024 wurde die Planung der Anbindung der Brücke an die Willy-Brandt-Alle inclusive einer beidseitigen Platzgestaltung abgeschlossen und der Politik in einem mündlichen Bericht am 03.06.2024 vorgestellt, ohne jedoch hierfür Mehrkosten zu benennen.

Im Jahr 2025, nach Vorlage und Prüfung der Nachtragsangebote für die zusätzlichen und geänderten Leistungen, erfolgte eine weitere Vorlage über eine Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln sowie eine weitere Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten von mehr als 175 TEUR (VO/2025/14281). Die nunmehr endgültig prognostizierten Gesamtkosten, inclusive den aktuellen Kostenanteilen für die zwischenzeitlich abgeschlossene Planung und Realisierung für die Anbindung und die Platzgestaltungen an der Willy-Brandt-Allee, beliefen sich dabei auf 6.700.000 EUR.

Die Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln wurde am 22.05.2025 durch die Bürgerschaft beschlossen und die Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten am 10.06.2025 durch den Hauptausschuss freigegeben.

In der nachfolgenden Tabelle 1 ist die Historie und beschriebene Kostenentwicklung für die Stadtgrabenbrücke zusammenfassend dargestellt.

Bezug:	Datum	Art	Sachverhalt	Beschluss	Gesamtkosten
VO/2017/04937	12.05.2017	Antrag	Antrag Fahrradfreundliches Lübeck; Punkt 6: Planung zum Bau der Stadtgrabenbrücke	Planung und Bau der Stadtgrabenbrücke	Keine Kostenangabe
VO/2020/09510	10.11.2020	Bericht	Stadtgrabenbrücke und Lindenplatzareal – Entscheidung Vergabe Planungsauftrag	Vergabe der Planungsleistungen für den Bau der Stadtgrabenbrücke	Keine Kostenangabe
VO/2022/11662	11.11.2022	Bericht	Projektfreigabe Stadtgrabenbrücke	Freigabe im HA in Höhe von 4.950.000 EUR	4.950.000 EUR
VO/2023/12478	22.08.2023	Bericht	Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um >175 TEUR	Freigabe im HA in Höhe von 5.950.000 EUR	5.950.000 EUR
Keine Vorlage	03.06.2024	Mündlicher Bericht	Planung und Realisierung der Radwegsanbindung an die Willy-Brandt-Allee; weiteres Vorgehen	Kenntnisnahme Bauausschuss	Keine Kostenangabe
VO/2025/14218	29.04.2025	Bericht	Außerplanmäßige Bewilligung von Haushalsmitteln Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um >175 TEUR	Beschlossen in BÜ am 22.05.2025 Beschlossen im HA am 10.06.2025	6.700.000 EUR

Tabelle 1: Historie und Kostenentwicklung Stadtgrabenbrücke

4. Mehrkostenerhöhung gemäß Vorlage VO/2025/14218

4.1 Ausgangslage

Mit Fertigstellung des Brückenbauwerkes im Jahr 2025 und der angrenzenden Freiflächen ergaben sich durch Nachtragsangebote der bauausführenden Firma Mehrkosten.

Insbesondere im Bereich der Platzgestaltung ergaben sich erhebliche Mehrkosten. Im Einzelnen handelte es sich um die in der Vorlage VO/2025/14218 genannten Einzelbeträge, die dort nachfolgend vom Bereich SuV vereinfacht dargestellt aufgeführt wurden:

- Platzgestaltung, Pflaster ca. 620.000 EUR
- Platzgestaltung, Pflanzkübel mit Sitzauflagen ca. 50.000 EUR
- Fortführung/Anschluss Beschilderung an Bestand ca. 20.000 EUR

- Stahlbehälter und die gesamte Bepflanzung ca. 60.000 EUR
  Mehrkosten der Platzgestaltung **ca. 750.000 EUR**

Eine mit diesen aktuellen Werten durchgeführte Kostenaufstellung hatte dadurch Kosten in Höhe von 6.700.000 EUR ergeben, die sich wie folgt darstellten:

Herstellkosten gem. Vorlage aus 2023:	5.950.000 EUR
Mehrkosten der Platzgestaltung:	750.000 EUR
neue Gesamtkosten	**6.700.000 EUR**

Vergleich der Planung mit Kosten bei Ausschreibung Brückenbau 2023 zur finalen Planung 2024:

Zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Brückenbaumaßnahmen im Jahr 2023 lagen lediglich rudimentäre Angaben zu den Außenanlagen / Anbindungen der neuen Verkehrsflächen für die Brücke vor. Diese sind in der beigefügten **Anlage 1 (**Lageplan Straßenbau **ohne** finale Platzanbindung / Querungshilfe) dargestellt, welche seinerzeit auch Bestandteil der Projektfreigabe war.

Im Leistungsverzeichnis waren dazu lediglich Positionen für den Anschluss eines Asphaltweges von der Brücke kommend bis direkt an die Willy-Brand-Allee vorgesehen und ausgeschrieben. Für den unmittelbaren Anschlussbereich war zwar eine Art Platzfläche im vorläufigen Plan vorgesehen, jedoch nicht im Leistungsverzeichnis aufgeführt. Nach Recherche des RPA waren hierzu seinerzeit lediglich Kosten in Höhe von ca. 30 TEUR in der Kostenschätzung angesetzt worden.

In der ebenfalls beigefügten **Anlage 2** (Lageplan Straßenbau **mit** finaler Platzanbindung / Querungshilfe) ist der finale und der Politik zur Kenntnis gegebene Planungsstand dargestellt. Dieser weicht erheblich von der ursprünglichen, rudimentären Darstellung in der **Anlage 1** ab. Die finale Platzgestaltung beinhaltet auf nunmehr beiden Seiten der Willy-Brandt-Allee ein speziell ausgewähltes Pflaster, große Pflanztröge mit Sitzgelegenheiten sowie kleinere und verschiebbare Pflanztröge zur Gestaltung der Plätze. Zusätzliche Baumbepflanzungen und die Anlage von Rasenflächen, vor allem in Böschungsbereichen, ergaben zusätzliche Mehrkosten.

Es kam insgesamt zu einer deutlichen Erhöhung der befestigten Flächen im Rampenbereich der Brücke (ca. doppelt so groß wie in der Ausschreibung). Das zusätzlich ausgewählte Pflaster sowie Leitstreifen für eine barrierefreie Querung wurden auf einer Fläche von insgesamt ca. 865 m² verlegt, welche im Leistungsverzeichnis seinerzeit nicht ausgewiesen war.

Alle beauftragten Komponenten wiesen dazu einen hohen optischen Gestaltungsgrad und damit auch eine hohe Qualität auf. Einhergehend damit erklärten sich auch hohe Materialkosten für die verwendeten Materialien.

4.2 Prüfung und Bewertung durch das RPA

Grundlage für die nunmehr erhöhten Gesamtkosten resultierten im Wesentlichen aus den geänderten und zusätzlichen Leistungen für die finale Vollendung der Straßenbauarbeiten (hier Anbindung der Brücke an das bestehende Infrastrukturnetz und Platzgestaltungen).

Bei der ersten Ausschreibung im Jahr 2023 waren die Anbindungen und Platzgestaltungen noch nicht im Leistungsverzeichnis enthalten. Sie konnten seinerzeit noch nicht abgebildet werden, da noch umfangreiche Abstimmungen und Planungen bis zur Realisierungsreife erfolgen mussten. Ein Abschluss dieses Prozesses war erst im Jahr 2024 möglich und das Ergebnis wurde der Politik im Juni 2024 zur Kenntnis gegeben. Erst danach konnte bei den am Bau beteiligten Firmen eine entsprechende Preisabfrage beginnen.

Im September 2024 lag dem Bereich ein entsprechendes Nachtragsangebot für die Anbindungen und die finale Platzgestaltung vor. Eine detaillierte Prüfung und Bewertung sowie Beauftragung der Höhe nach sollte im Nachgang erfolgen.

Diese gewählte Vorgehensweise entspricht nicht den Vorgaben der VOB/B. Hier ist eindeutig beschrieben, dass eine Vergütung möglichst vor Beginn der Ausführung zu vereinbaren ist (§ 2 Abs. 6 Nr. 2 Satz 2 VOB/B 2016).

In der Praxis wurden jedoch Nachträge seitens der ausführenden Firma zunächst nur in Form von Mehrkostenanzeigen beim Bereich SuV angemeldet. Da alle Leistungen mit dem Hauptauftrag in unmittelbarem Zusammenhang standen und für den Werkserfolg der Gesamtmaßnahme zwingend erforderlich waren, wurden diese dem Grunde nach per mail „beauftragt", um kostenintensive Bauzeitverzögerungen zu vermeiden. Die Erstellung der formal zu beauftragenden Nachträge wurde dann später nachgezogen, hier jedoch erst nach Fertigstellung der Maßnahme im Frühjahr 2025. Somit hatte der Bereich SuV keine Möglichkeit, ein Nachtragsmanagement entsprechend der VOB/B durchzuführen.

Bis zum Jahresende 2024 stand somit noch nicht hinreichend genau fest, in welcher Höhe es weitere Kostensteigerungen geben würde. Die verausgabten Mittel lagen zu diesem Zeitpunkt bei ca. 4.970.000 EUR, also noch ca. 1 Mio EUR unter den bislang freigegebenen Haushaltsmitteln durch die Politik. Erst im Laufe des Frühjahres 2025 mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme wurden die kostenmäßigen Größenordnungen für die zumeist zusätzlichen und geänderten Bauleistungen bekannt, was zu der erneuten Freigabevorlage mit neuen Gesamtkosten in Höhe von ca. 6.700.000 EUR führte.

Alle beschriebenen Angebote und Nachträge der ausführenden Firmen sind bisher gerechtfertigt gestellt worden und waren dem Grunde nach anzuerkennen, da sie zur Fertigstellung der Baummaßnahme notwendig waren. Eine diesbezügliche sowie auch kostenmäßige Prüfung wurde vom beauftragten Ingenieurbüro vorgenommen, welches nach Prüfung bescheinigte, dass die Nachträge vollumfänglich notwendig waren und die final verhandelten Einheitspreise angemessen und marktüblich seien.

Für die repräsentative Platzgestaltung an einer exponierten Stelle handelte es sich um Vorgaben der Planungsabteilung und der Stadtbildpflege, welche vom ausführenden Bereich Brückenbau nicht in Frage zu stellen waren. Seitens des RPA ist dennoch in Frage zu stellen, ob anstelle der relativ teuren Pflanzkübel und des verbauten Öko-Pflasters nicht auch günstigere Varianten zur

Ausführung hätten kommen können und somit eine monetäre Einsparung hätte erzielt werden können. Dies hätte dann jedoch in den politischen Gremien thematisiert und entschieden werden müssen.

Insbesondere die Kosten für die finale Anbindung der neuen Brücke an die bestehende Infrastruktur (Querungshilfe Willy-Brandt-Allee und Platzgestaltungen) wären jedoch bei Bekanntsein zum Zeitpunkt der Ausschreibung nicht als Mehrkosten aufgetaucht, sondern von vornherein in den Herstellkosten, sowohl bei der Planung und den daraus resultierenden Kostenberechnungen als auch bei dem Submissionsergebnis der durchgeführten Ausschreibung, verankert gewesen. Es handelt sich somit bei der Vorlage aus dem Jahr 2025 nicht um Mehrkosten infolge von z.B. Preissteigerungen, sondern im Wesentlichen um zusätzliche Kosten durch veränderte und zusätzliche Leistungen infolge eines sich während der Bauzeit noch in Bearbeitung befindlichen Planungsprozesses. Gemeinhin können derartig entstandene Kosten auch als „Sowieso-Kosten" bezeichnet werden, da sie in jedem Fall für die finale Erstellung des Gesamtbauwerkes angefallen wären.

Leider hat es der Bereich versäumt, die internen Kostenberechnungen regelmäßig zu aktualisieren und rechtzeitig vor Ausführung der zusätzlichen und geänderten Leistungen die Politik über die zu erwartenden Mehrkosten zu unterrichten.

5 Ausblick - Tatsächliche Herstellkosten des Projektes

Es handelte sich hier um ein noch laufendes Projekt, welches zwar baulich bereits abgeschlossen war, bei dem jedoch die Schlussrechnungen noch nicht vorlagen und somit die endgültige Höhe der entstandenen Kosten, weder zu Beginn noch zum Ende der Prüfung, nicht ermittelt werden konnte. Mit Bearbeitungsstand dieses Berichtes ergaben sich bisherige Gesamtherstellkosten in Höhe von ca. 6.308.500,00 EUR (Grundlage: alle bezahlten Rechnungen für das Projekt aus MACH bis 01.09.2025).

Bereits während der gesamten Bauzeit hatte die Brückenbaufirma Mehrkosten durch geänderte und teilweise zusätzlich erforderlich gewordene Leistungen beim Bereich SuV angemeldet. Insgesamt kam es zu 16 Mehrkostenanmeldungen alleine durch den Brückenbau. In den Baubesprechungsprotokollen ist protokolliert, dass erforderliche Klärungsgespräche zu diesen Mehrkostenanzeigen bis April 2025 noch ausstanden. Im April 2025 wurde dann einvernehmlich zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber vereinbart, dass sämtliche Mehrkostenanzeigen im Zuge von Nachtragsvereinbarungen verhandelt werden sollten.

Nach vorliegenden Unterlagen und Rechnungsständen sowie Rücksprache mit dem Bereich SuV sind dazu zwischenzeitlich weitere Nachträge für den Brückenbau eingereicht worden, welche ungeprüft ein Volumen von ca. 400 TEUR haben sollen. Es handelte sich hierbei um übliche und fast unvermeidbare Nachträge, die darauf basierten, dass man solch komplexe Bauvorhaben wie eine Brücke in der Ausschreibungsphase nicht vollumfänglich genau beschreiben konnte. Insbesondere lagen hier Abweichungen zwischen Ausschreibung und tatsächlich vorgefundener Situation im Bereich der Gründung sowie Änderungen und Ergänzungen im Stahlbau vor.

Diese Nachträge stehen im Gegensatz zu der Platzgestaltung, welche planerisch zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch nicht fertig war.

Der Bereich SuV geht zum jetzigen Zeitpunkt (Stand dieses Berichtes mit Datum 02.09.2025) davon aus, dass nach Prüfung aller Nachträge die bewilligten Haushaltsmittel in einer Gesamthöhe von 6.700.000 EUR ausreichend sein sollten, um diese Maßnahme schlussrechnen zu können.

6 Empfehlungen des RPA

Auf der Basis der geprüften Unterlagen werden vom RPA folgende Empfehlungen für die Durchführung zukünftiger Projekte gegeben:

- Projektfreigaben sollten möglichst erst erfolgen, wenn sämtliche Planungen abgeschlossen sind und alle Kosten hinreichend genau erfasst werden können,
- bei einer nachträglichen Auswahl von Materialien sollten Vergleiche erfolgen, um, wenn möglich, preisgünstige Alternativen für eine Realisierung zu erhalten,
- Informationen an die Politik über geänderte und zusätzliche Planungen sollten immer Kosten beinhalten
- Nachträge sollten nach Möglichkeit schriftlich und vor Ausführung der Arbeiten vereinbart und beauftragt werden gemäß den Vorgaben der VOB/B,
- Interne Kostenverfolgungen mit entsprechenden Soll-Ist-Vergleichen sollten während der gesamten Bauzeit erfolgen, um eine Mehrkostenentwicklung frühzeitig beurteilen zu können,
- Mehrkosten oberhalb des Budgets von Projektfreigaben sind den politischen Gremien unverzüglich nach Bekanntwerden mitzuteilen bzw. entsprechende Projektfreigaben frühzeitiger einzuholen.

7 Zusammenfassung und Schlussbemerkung

Der von der Bürgerschaft initiierte Prüfungsauftrag ergab die nachfolgenden Prüfergebnisse:

Die Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros konnte nur den zum damaligen Zeitpunkt vorhandenen Planungsstand berücksichtigen. Kostensteigerungen infolge des erzielten Submissionsergebnisses waren nicht vorhersehbar, da die wirtschaftlichen Entwicklungen auf dem Bausektor nicht von vornherein abzusehen waren. Durch diese Erhöhung der Baukosten nach erfolgter Ausschreibung haben sich die baubegleitenden Ingenieurkosten ebenfalls entsprechend erhöht. Zeitlich nachfolgende Anforderungen durch die Politik und die Planung im Hinblick auf die Verkehrsanbindungen und die genaue Ausgestaltung der Freiflächen hatten wesentlichen Einfluss auf die beschriebenen Mehrkosten für das Projekt.

Der ausführende Bereich SuV für dieses Projekt hatte somit keinen maßgebenden Einfluss auf die sich erhöhenden Kosten.

Berücksichtigt man, dass zum Zeitpunkt der Ausschreibung alle Maßnahmen außerhalb des eigentlichen Brückenbauwerkes bei Baubeginn noch nicht fertig geplant waren, liegen die finalen

Mehrkosten für das Gesamtprojekt Stadtgrabenbrücke in einem vertretbaren Rahmen (lediglich Mehrkosten in Höhe von ca. 750 TEUR (entspricht ca. 12,5%) bezogen auf die erforderliche Gesamtinvestition nach Ausschreibung des Brückenbauwerkes in Höhe von 5.950.000,00 EUR).

Um zukünftig derartige „Kostensteigerungen" aus haushalterischer Sicht zu vermeiden, empfiehlt das RPA, Baumaßnahmen nach Möglichkeit erst durch die Politik freigeben zu lassen, wenn sämtliche Planungsprozesse abgeschlossen sind und somit alle relevanten Kosten eindeutig greifbar und zu ermitteln sind. Selbst dann kann es aufgrund der jeweils aktuellen Marktlage bei den durchzuführenden Ausschreibungen weiterhin zu unerwarteten Kostensteigerungen kommen, da wirtschaftliche Entwicklungen auf dem Bausektor nur schwer vorhersehbar sind.

Von vorzeitigen / voreilig erstellten Projektfreigaben infolge von Einflüssen, welche von außerhalb der bauausführenden Bereiche kommen (z.B. Forderungen der Politik), wird von Seiten des RPA der HL abgeraten.

Zur Verbesserung der Kommunikation und Transparenz mit und für die politischen Gremien empfiehlt das RPA dem Bereich SuV zukünftig eine frühzeitigere Information nach Bekanntwerden von eventuell auftretenden Mehrkosten bei Projekten.

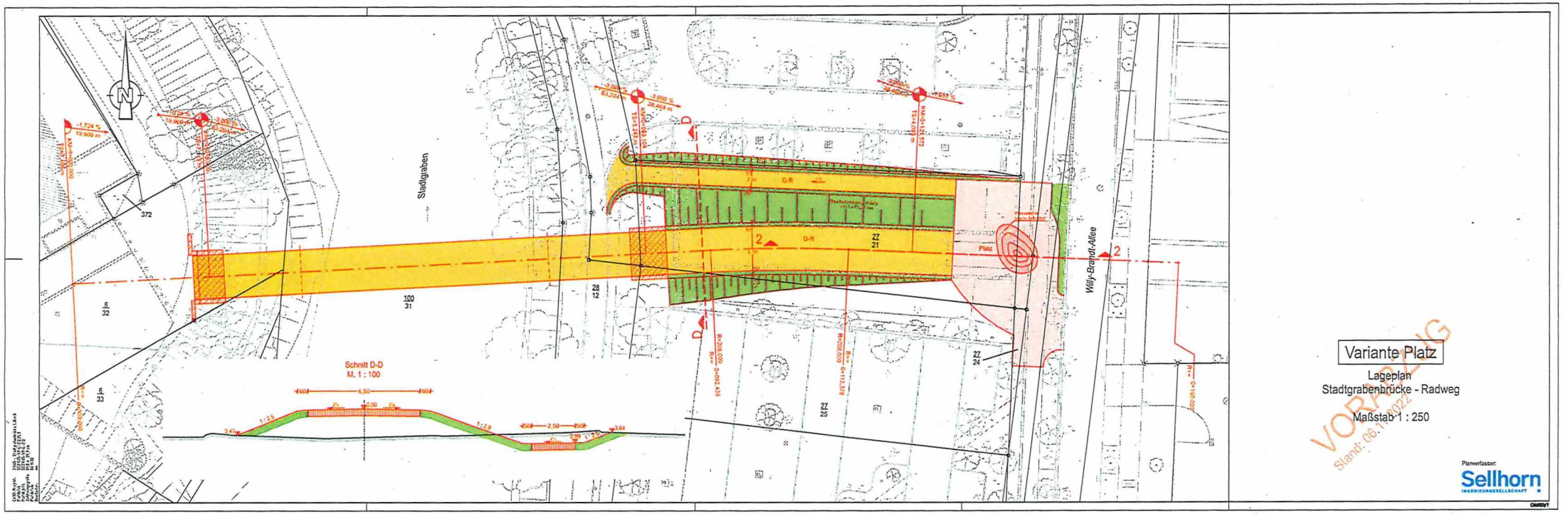
Positiv festzuhalten ist, dass es im Zuge der Projektbearbeitung gelungen ist, eine Förderung in Höhe von ca. drei Mio EUR für dieses Projekt zu bekommen.

An dieser Stelle soll jedoch auch die Vielzahl der durchgeführten Projekte im jährlichen Haushalt der HL erwähnt werden, welche ohne Kostenerhöhungen ausgekommen sind bzw. auskommen und deren zum Teil weit im Voraus veranschlagen Budgets von den verantwortlichen Projektleitern und Verantwortlichen eingehalten wurden bzw. werden.

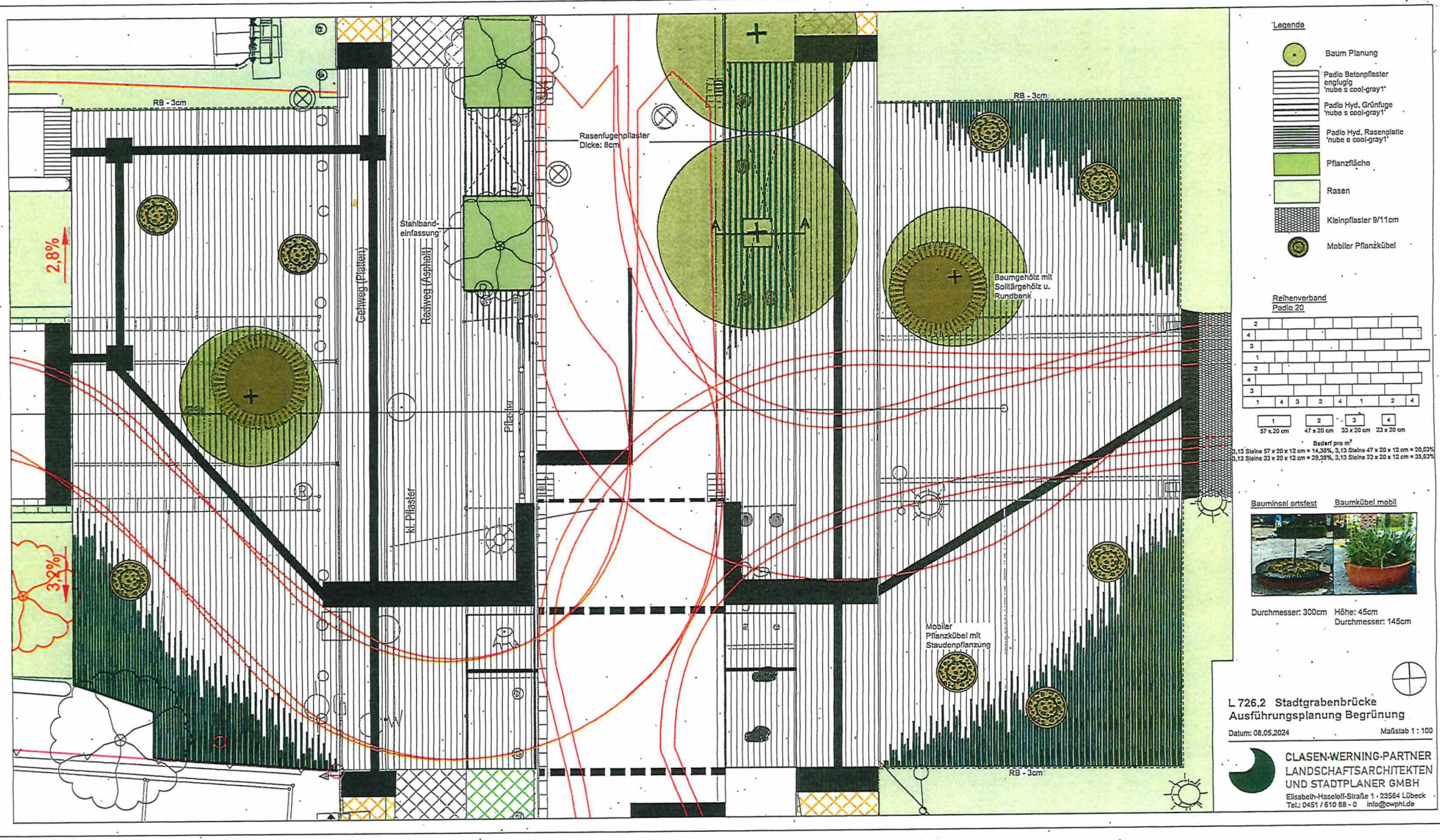
Lübeck, 08.09.2025
14.5.660.07.15.16

Dr. Katja Schur

Matthias Drever



Anlage 1: Lageplan Straßenbau ohne finale Platzanbindung / Querungshilfe



Anlage 2: Lageplanausschnitt Straßenbau mit finaler Platzanbindung / Querungshilfe

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14642
öffentlich

Lübeck, 13.10.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Irina Lövenich (E-Mail: irina.loevenich@luebeck.de Telefon: 122-2035)

10. Bericht zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK-Bericht 2024)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Am 26.06.2024 hat die Bürgerschaft den Lübecker Public Corporate Governance Kodex verabschiedet.

Aus Abschnitt C des Kodexes ergibt sich, dass jährlich über seine Anwendung zu berichten ist. Der Bericht über das neunte Jahr der Kodexanwendung, das Geschäftsjahr 2024, wird hiermit vorgelegt.

Diesem Bericht wird erstmals die Neufassung des Kodexes zugrunde gelegt, die am 30.05.2024 von der Bürgerschaft beschlossen wurde.

Bericht:
Siehe Anlage

Anlagen:
Anlage 1 PCGK-Bericht 2024

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



10. Bericht zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex

Hansestadt Lübeck – Der Bürgermeister
Breite Straße 62 | 23552 Lübeck

PCGK-Bericht 2024

Herausgeberin: Hansestadt Lübeck, Der Bürgermeister –
1.201.5 Beteiligungscontrolling
Fünfhausen 21-25, 23552 Lübeck

beteiligungscontrolling@luebeck.de

63 von 1422 in Zusammenstellung

Inhalt

Einleitung 7
Bestandteile des Berichts 7
Erfasste Unternehmen 8
Auswertung 10
Verankerung in Gesellschaftsverträgen und internen Regelwerken 10
Entsprechenserklärungen 10
Sitzungsteilnahme 12
Tischvorlagen für die Aufsichtsräte 13
Offenlegung von Bezügen 13
BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH 18
Entsprechenserklärung 18
Bericht des Aufsichtsrates 19
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 20
Bezüge 21
Entsorgungszentrum Lübeck GmbH 22
Entsprechenserklärung 22
Bezüge 22
Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH 23
Entsprechenserklärung 23
Bericht des Aufsichtsrates 24
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 25
Bezüge 26
Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH 27
Entsprechenserklärung 27
Bericht des Aufsichtsrates 28
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 29
Bezüge 30
KWL GmbH 31
Entsprechenserklärung 31
Bericht des Aufsichtsrates 32

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 33
Bezüge 34
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH 35
Entsprechenserklärung 35
Bericht des Aufsichtsrates 36
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 38
Bezüge 39
Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung 40
Entsprechenserklärung 40
Bericht des Aufsichtsrats 41
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 44
Bezüge 45
LHG Service-Gesellschaft mbH 46
Entsprechenserklärung 46
Bezüge 46
Nordic Rail Service GmbH 48
Entsprechenserklärung 48
Bezüge 48
European Cargo Logistics GmbH (ECL) 49
Entsprechenserklärung 49
Bezüge 49
Gleisinstandhaltung Lübeck GmbH (GIG) 50
Entsprechenserklärung 50
Bezüge 50
Lübecker Musik- und Kongreßhallen Gesellschaft mit beschränkter Haftung. 51
Entsprechenserklärung 51
Bericht des Aufsichtsrates 52
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 54
Bezüge 55
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH 56
Entsprechenserklärung 56

Bericht des Aufsichtsrates 57
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 58
Bezüge 59
Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH 60
Entsprechenserklärung 60
Bericht des Aufsichtsrates 61
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 65
Bezüge 66
Stadtwerke Lübeck Digital GmbH 67
Entsprechenserklärung 67
Bezüge 67
Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH 68
Entsprechenserklärung 68
Bezüge 68
Stadtwerke Lübeck Energie GmbH 69
Entsprechenserklärung 69
Bericht des Aufsichtsrates 70
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 73
Bezüge 74
TraveKom projects GmbH & Co. KG und TraveKom projects Verwaltungs GmbH 75
Entsprechenserklärung 75
Bezüge 75
TraveNetz GmbH 76
Entsprechenserklärung 76
Bericht des Aufsichtsrates 77
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 80
Bezüge 82
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH 83
Entsprechenserklärung 83
Bericht des Aufsichtsrates 83
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 86

Bezüge 87
Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH 88
Entsprechenserklärung 88
Bezüge 88
Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung 89
Entsprechenserklärung 89
Bericht des Aufsichtsrates 90
Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen 92
Bezüge 93
Anhang: Empfehlungen des Lübecker PCGK 94
Abkürzungsverzeichnis 98

67 von 1422 in Zusammenstellung

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck nimmt als kreisfreie Stadt eine Vielzahl von Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung wahr. Dabei hat sie zur Verwirklichung öffentlicher Zwecke Gesellschaften in privater Rechtsform gegründet, erworben oder hält gemeinsam mit Dritten Anteile an solchen Gesellschaften. [1]

Die Hansestadt erhält auf diese Weise die Stellung einer Gesellschafterin bzw. einer unmittelbaren oder mittelbaren Anteilseignerin. Zudem kann die Hansestadt einen angemessenen Einfluss auf die Unternehmen über Aufsichtsratsmandate, die gemäß Beschlüssen der Lübecker Bürgerschaft besetzt werden, nehmen. Die Hansestadt bedient sich insoweit der Instrumente des Privatrechts zur Verfolgung öffentlicher Zwecke. Dies soll nicht nur rechtskonform, ordnungsgemäß und effizient geschehen – es soll auch gegenüber der Öffentlichkeit Rechenschaft darüber abgelegt werden, wie die Stadt ihre Unternehmensbeteiligungen steuert. Der jährliche Bericht zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK-Bericht), der hiermit für das Jahr 2024 vorgelegt wird, dient dazu die Standards der Unternehmensführung in Lübeck zu dokumentieren und transparent zu machen.

Mit dem hier vorliegenden Dokument wird bereits zum 10. Mal über die Umsetzung des Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK) berichtet. Der Kodex hat sich als wichtiger Maßstab für gutes Handeln der städtischen Beteiligungsunternehmen etabliert. Damit bekennt sich die Hansestadt Lübeck klar zu Transparenz, Integrität und verantwortungsvoller Unternehmensführung im Konzern Stadt.

Bestandteile des Berichts

Als Leitlinie städtischer Unternehmensführung hat die Bürgerschaft im Jahr 2014 den Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK) beschlossen.[2] Die Bestandteile dieses Berichts ergeben sich aus Abschnitt C.4 des Kodexes.

Damit der PCGK nicht veraltet und an aktuellen rechtlichen und praktischen Anforderungen vorbeigeht, wird er von Zeit zu Zeit überprüft und ggf. angepasst. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Katalog der Empfehlungen, der kritisch hinterfragt wird. Am 26.01.2023 hat die Lübecker Bürgerschaft eine Neufassung des PCGK verabschiedet, in der vor allem Anpassungen an aktuelle rechtliche Vorschriften und redaktionelle Änderungen vorgenommen worden sind.

[1] Das städtische Beteiligungsportfolio ist dem Beteiligungsbericht (Band IV des städtischen Haushaltsplans) zu entnehmen, der unter https://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/finanzen/interaktiver-haushalt.html oder unter https://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/konzernstruktur.html heruntergeladen werden kann.

[2] Der Kodex ist unter http://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/konzernstruktur.html verfügbar.

Die letzte Fassung des PCGK wurde am 30.05.2024 beschlossen und beinhaltet hauptsächlich Änderungen zur Geschlechtergerechtigkeit und Frauenförderung.[3] Dem hier vorliegenden Bericht für 2024 wird diese aktuelle Fassung des Kodexes zugrunde gelegt.

Der Kodex umschreibt die Zuständigkeiten der beteiligten Akteur:innen (auf städtischer wie auf Gesellschaftsseite), gibt die geltende Rechts- und Beschlusslage in einschlägigen Grundsatzangelegenheiten wieder und legt Standards und Empfehlungen für Steuerungs- und Kontrollinstrumente fest. Er dient zugleich der Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit: Soweit die Unternehmen von den öffentlich im Kodex einsehbaren Empfehlungen[4] abweichen (was nicht per se auf einen Mangel hinweist), legen sie dies in einer Entsprechenserklärung dar. Die Entsprechenserklärung geben die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat gemeinsam ab.

Der PCGK-Bericht enthält:

- die Entsprechenserklärungen für das Jahr 2024, in denen die Unternehmen offenlegen, inwieweit sie im vergangenen Geschäftsjahr von Empfehlungen des PCGK abgewichen sind;
- die Berichte der Aufsichtsräte (§ 171 Aktiengesetz – AktG), in denen über die Aufsichtsratstätigkeit im Geschäftsjahr 2024 und über das Ergebnis der Jahresabschlussprüfung berichtet wird;
- Angaben zur Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder, zur Teilnahme der Gesellschafter:innen an den Sitzungen des Aufsichtsrats sowie zum Gebrauch von Tischvorlagen;
- Angaben über die Bezüge der Geschäftsführungen und Aufsichtsräte, wie sie auch die Gemeindeordnung (GO, § 102) vorsieht.

Erfasste Unternehmen

Die Hansestadt Lübeck hat sich verpflichtet, den Lübecker Public Corporate Governance Kodex in den Gesellschaften einzuführen, in denen sie alleinige Gesellschafterin ist oder deren Geschäftsanteile mittelbar zu 100 % von ihr gehalten werden.

In Gesellschaften, an denen die Hansestadt Lübeck gemeinsam mit anderen Gesellschafter:innen mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, setzt sie sich für die Anwendung des Kodexes ein. In Beteiligungsgesellschaften, in denen die Hansestadt Lübeck Mehrheitseigentümerin ist, nimmt sie erforderlichenfalls Verhandlungen mit den Mitgesellschafter:innen auf, um bestehende Beteiligungs-, Konsortial- oder Gesellschaftsverträge an die Regelungen dieses Kodexes anzupassen. Bei Gesellschaften mit Minderheitsbeteiligung der Hansestadt Lübeck soll für die Ziele des PCGK geworben werden. Dies gilt insbesondere, wenn die Anteilsmehrheit in der Summe Gebietskörperschaften zusteht. [5]

Gegenüber der Vorjahresberichterstattung gibt es keine Veränderungen.

---

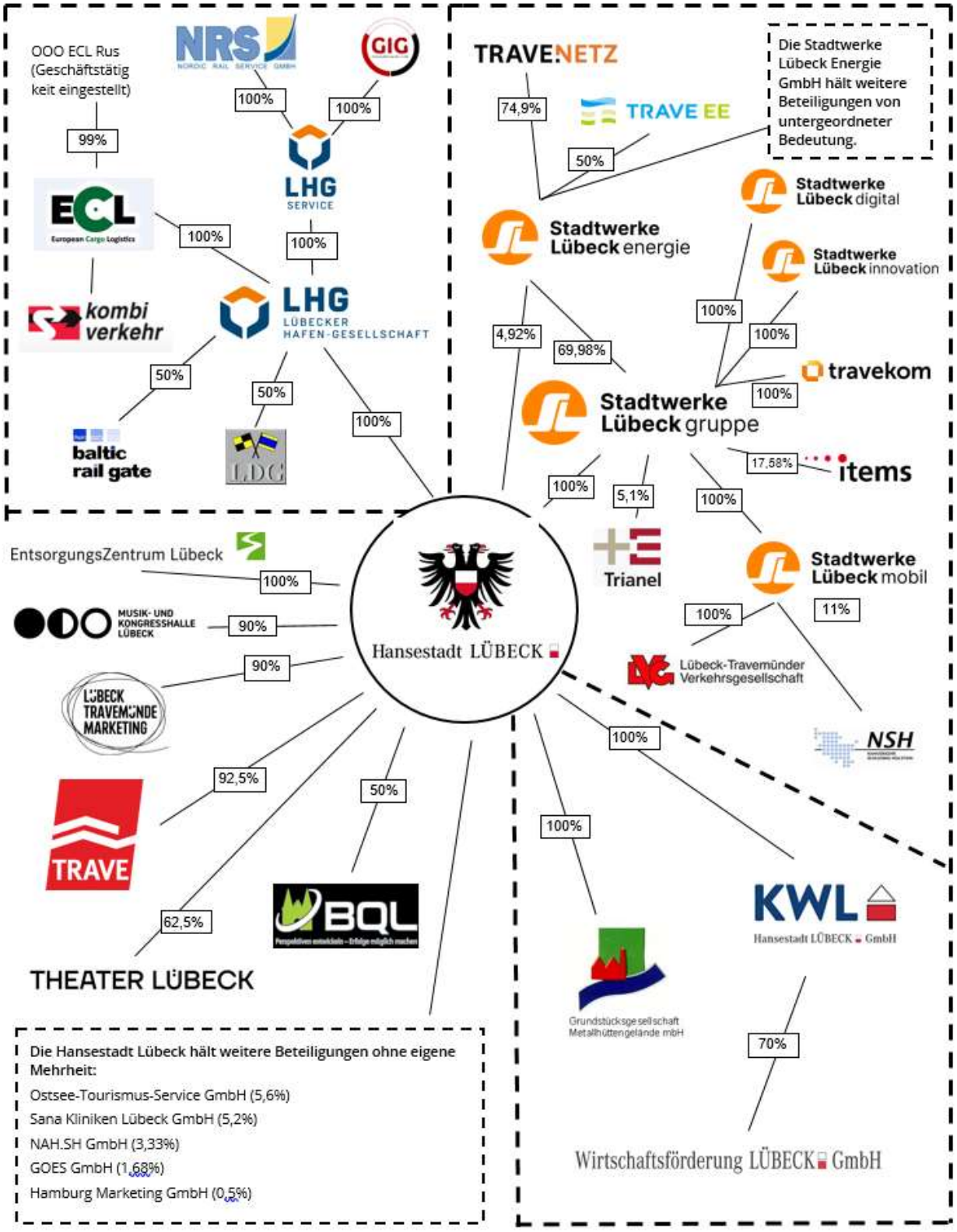
[3] VO/2024/13203 Frauenförderung in den Gesellschaften der Hansestadt Lübeck und Ergänzung des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes

4 Siehe Anhang: Empfehlungen des Lübecker PCGK, S. 97

[5] Abschnitt A.2 des PCGK.

Unmittelbare und mittelbare Gesellschaften der Hansestadt Lübeck

Stand: Oktober 2025



Auswertung

Verankerung in Gesellschaftsverträgen und internen Regelwerken

Parallel zur Neufassung des PCGK hat der Hauptausschuss in seiner Sitzung am 24.01.2023 die Aktualisierung der Musterdokumente beschlossen, die die Vorgaben des geänderten Kodexes berücksichtigen. [6] Die Gesellschaftsverträge, Geschäftsordnungen und Geschäftsanweisungen der Unternehmen werden seitdem auf dieser Grundlage überarbeitet. Die Anpassungen erfolgen laufend und sind noch nicht abgeschlossen. Dabei werden auch einzelne Änderungen des PCGK und der Musterdokumente aus dem Jahr 2024 berücksichtigt.

Bei Gesellschaftsneugründungen setzt die Hansestadt Lübeck ebenfalls die Anwendung der Musterformulierungen durch.

Entsprechenserklärungen

Mit der Entsprechenserklärung erklären die Geschäftsführung und (so vorhanden) der Aufsichtsrat des Unternehmens, dass sie sich im betreffenden Geschäftsjahr an den Kodex gehalten haben und in welchen Punkten, bei denen der Kodex Handlungsspielräume eröffnet, sie dabei anders gehandelt haben, als der Kodex es empfiehlt. Das Instrument der Entsprechenserklärung verbindet so den Transparenzgedanken des Kodexes mit dem Anspruch an Flexibilität: Die Unternehmen können ihren Bedürfnissen entsprechend von Empfehlungen (Soll-Bestimmungen) des Kodexes abweichen – vorausgesetzt, sie weisen öffentlich darauf hin (engl. *comply or explain*). Einer Kodex-Empfehlung nicht zu folgen ist unter dieser Voraussetzung zulässig und weist nicht auf ein Versäumnis hin.

Der Kodex enthält 42 Empfehlungen[7] an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat. Aus den Erklärungen der Gesellschaften ergibt sich, dass 2024 durchschnittlich von 1,73 Empfehlungen abgewichen wurde (Vorjahr: 1,77).

Auf der Grundlage der ab 30.05.2024 neu geltenden Fassung des PCGK und der überarbeiteten Empfehlungen ergibt sich für 2024 folgendes Bild. Die Nummern beziehen sich auf die Empfehlungen am Ende des Berichtes (siehe S. 97):

Abweichungen von Empfehlungen des PCGK			
	2024		
Nr. 1	3		Fortbildung für erstmalig bestellte Aufsichtsratsmitglieder

[6] Die Muster umfassen den Gesellschaftsvertrag, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung sowie den Geschäftsführerdienstvertrag. Die aktuellen Fassungen sind im Internet auf der Seite der Hansestadt Lübeck unter **Konzernstruktur - Rathaus (https://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/konzernstruktur.html)** oder als Anlagen zur Vorlage VO/2022/11622 abrufbar.

[7] Siehe S. 97

Nr. 4	1		Abschluss einer D-&-O-Versicherung für AR-Mitglieder
Nr. 5	**9**		**Versicherung mit Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder**
Nr. 6	1		Ergebnis der Effizienzprüfung im Bericht des Aufsichtsrates
Nr. 9	**4**		**Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalt der Geschäftsführung**
Nr. 12	1		Mindestens eine Frau bei Geschäftsführungen mit mehr als zwei Mitgliedern
Nr. 14	1		Enden der Geschäftsführungstätigkeit bei Erreichen des gesetzlichen Rentenalters
Nr. 21	2		Berücksichtigung von Gleichstellungszielen
Nr. 24	2		Versicherung mit angemessenem Selbstbehalt für Geschäftsführer
Nr. 26	2		Fehlen einer Planbilanz
Nr. 32	1		Gliederung der Planbilanz
Nr. 33	1		Mittelfristige Finanzplanung
Nr. 34	2		Stellenplan
Nr. 35	2		Informationen im Stellenplan
Nr. 37	2		Termine für Entwürfe der Prüfungsberichte
Nr. 40	1		Managementletter
Nr. 41	3		Vorliegen des Entwurfs des Prüfungsberichtes spätestens eine Woche vor Schlussbesprechung
Summe	38		

Bei den nicht aufgeführten Nummern gab es keine Abweichungen von den Empfehlungen des Kodexes.

Aufgrund der Änderungen des PCGK ist ein direkter Vergleich mit den Vorjahren nicht bei allen Empfehlungen möglich:

1. Die Abweichung bei der Empfehlung Nr. 5 - B 2.3.2 Zeile 415 - ist die Empfehlung mit den meisten Abweichungen (neun Abweichungen). Hier ist zu berücksichtigen, dass es einen zeitlichen Verzug zwischen den Änderungen des PCGK und den vorzunehmenden Anpassungen gibt.

Erläuterung

„[Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.]“

Die D & O (engl. directors and officers, sinngemäß: Manager:innen-Haftpflichtversicherung) wird von der Gesellschaft für die Geschäftsführung und die Aufsichtsratsmitglieder abgeschlossen. Sie versichert die Gesellschaft gegen Schäden, die aus Pflichtverletzungen entstehen. Die Empfehlung des PCGK ist darauf gerichtet, dass die Begünstigten (hier die Aufsichtsratsmitglieder) in die Schadensregulierung anteilig einbezogen werden sollen.

2. Die Abweichung bei der Empfehlung Nr. 9 – B 2.4.2 Zeile 486 - ist die Empfehlung mit den zweitmeisten Abweichungen (vier Abweichungen). Diese Empfehlung ist neu und befindet sich noch in der Umsetzungsphase.

Erläuterung

„[Die Geschäftsführung soll für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung Zielgrößen festlegen, die über den aktuellen Status quo hinausgehen, bis die Ziele der Gleichstellung im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung der Frauen im öffentlichen Dienst (GstG) für Schleswig-Holstein erreicht sind. Sofern keine gesetzliche Regelung greift, ist § 36 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) analog anzuwenden.]“

Diese Empfehlung wurde erst mit der Änderung am 30.05.2024 in den Kodex aufgenommen. Die Geschäftsführungen begründen die Abweichungen damit, dass eine gesetzliche Pflicht zur Festlegung bisher nicht bestand und Prozesse zur Umsetzung inzwischen gemeinsam mit den Gleichstellungsbeauftragten initiiert wurden.

Im Jahr 2024 sind insgesamt 38 Abweichungen von den Empfehlungen des PCGK zu verzeichnen (Vorjahr: 39). Nachdem der PCGK nun seit zehn Jahren angewendet wird, kann man bei den Abweichungen einen in etwa gleichbleibenden Stand feststellen. In den vorangegangenen Jahren wurden die Empfehlungen des Lübecker PCGKs in allen Gesellschaften immer weiter umgesetzt. Die jetzigen Abweichungen sind größtenteils in der jeweiligen Besonderheit der Gesellschaft begründet oder beziehen sich auf die am 30.05.2024 neu hinzugekommen Empfehlungen zu den wesentlichen Zielen der Frauenförderung. Diese neuen Empfehlungen sollen in den Gesellschaften schrittweise umgesetzt werden.

Sitzungsteilnahme

Das „typische“ Aufsichtsratsmitglied hat auch im Jahr 2024 an fast allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen (Median[8]: fünf Sitzungen; 4,71 Teilnahmen; Vorjahr: vier Sitzungen; 3,74 Teilnahmen). Dabei unterscheiden sich die Mitglieder, die auf städtische Veranlassung im Amt waren, erneut nicht signifikant von der Gesamtheit.

Im Jahr 2024 hatte ein Aufsichtsratsmitglied durchschnittlich 4,10 Sitzungen (Vorjahr: 3,77) auf der Agenda. Maximales Sitzungspensum waren sechs (Vorjahr: fünf), zu denen ein Aufsichtsratsmitglied geladen wurde. Die durchschnittliche Teilnahmequote lag bei 88 % (Vorjahr: 85 %). Dabei gab es bedingt durch einige Wechsel der „städtischen“ Mitglieder geringe

[8] Der Median ist der Wert, der genau in der Mitte einer Datenreihe liegt, die nach der Größe geordnet ist. Der Median halbiert die Datenreihe, sodass eine Hälfte der Daten unterhalb und die andere Hälfte oberhalb des Medians liegt.

Abweichungen hinsichtlich der Anzahl der Sitzungen (durchschnittlich 4,45 Sitzungen; Vorjahr 3,22) zur Gesamtheit der Aufsichtsratsmitglieder. Die Teilnahmequote lag mit 93 % (Vorjahr 82 %) über dem Vorjahreswert.

In 2024 haben 77 von 119 Aufsichtsratsmitgliedern an allen Sitzungen teilgenommen, zu denen sie geladen wurden; 31 Mitglieder haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen, 7 Mitglieder an genau der Hälfte und 4 Mitglieder an weniger als der Hälfte der Sitzungen.

Erhoben wurde außerdem die Teilnahme von Vertreter:innen der Gesellschafter:innen an den Sitzungen der Aufsichtsräte. Es ist nicht sinnvoll, bei den Gesellschaftervertreter:innen auf einzelne natürliche Personen abzustellen, denn anders als die Aufsichtsratsmitglieder nehmen die Gesellschaftervertreter:innen keine persönlichen, nicht übertragbaren Mandate wahr.

Gesellschaftsrechtlich ist nicht zwingend erforderlich, dass Gesellschaftervertreter:innen an Aufsichtsratssitzungen teilnehmen. Speziell im kommunalen Bereich ist dies aber sinnvoll, um den Informationsfluss zu gewährleisten. Die Hansestadt Lübeck hat in ihrer Hauptsatzung geregelt, dass Gesellschafterentscheidungen grundsätzlich nur nach Empfehlung durch den jeweiligen Aufsichtsrat getroffen werden. Für die Gesellschafterin Hansestadt Lübeck ist es also unverzichtbarer Teil der Vorbereitung von Gesellschafterentscheidungen, der Aufsichtsratssitzung beizuwohnen.

Städtische Gesellschaftervertreter:innen waren wie in den Vorjahren auch 2024 in allen Aufsichtsratssitzungen anwesend.

Tischvorlagen für die Aufsichtsräte

Beschlussvorschläge, über die Aufsichtsratsmitglieder entscheiden sollen, erst kurz vor oder in der Sitzung einzubringen („Tischvorlage“), kann in eiligen Fällen ausnahmsweise unvermeidbar sein, darf aber nicht zum Regelfall werden, denn sonst kann die Entscheidungsfindung unter mangelnder Vorbereitung leiden.

Der PCGK empfiehlt daher in Abschnitt B.2.3.3, dass Vorlagen grundsätzlich 14 Tage vor der Sitzung allen Teilnehmer:innen vorliegen und Tischvorlagen nur in begründeten Einzelfällen genutzt werden sollen.

Das ist im Jahr 2024 nur teilweise gelungen, denn es gab in zwei Aufsichtsräten insgesamt 5 Tischvorlagen.

Offenlegung von Bezügen

Der PCGK sieht vor, dass Angaben zur Höhe der Bezüge der Geschäftsführer:innen und der Aufsichtsratsmitglieder, gegliedert nach Bestandteilen, öffentlich gemacht werden. Die Hansestadt Lübeck ist seit 2015 auch durch die Gemeindeordnung gehalten, auf die möglichst vollständige Offenlegung der Bezüge hinzuwirken. Bei diesen individualisierten Angaben handelt es sich allerdings um personenbezogene Daten, die grundsätzlich nicht ohne Einwilligung der Betroffenen veröffentlicht werden dürfen.

Für die von der Hansestadt Lübeck bestellten Aufsichtsratsmitglieder gilt die Veröffentlichungspflicht gemäß dem Einführungserlass des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten vom 28.10.2015 unmittelbar. Grundsätzlich haben alle Aufsichtsräte die

Offenlegung bereits befürwortet: durch die Beschlussfassung zum PCGK sowie ggf. auch zur Feststellung des Jahresabschlusses, soweit dieser, wie es vielfach bereits der Fall ist, die Bezügedaten gesondert ausweist.

Die Geschäftsführer:innen haben sich bereits über ihre Dienstverträge mit der Veröffentlichung ihrer Bezüge einverstanden erklärt. Die Hansestadt Lübeck verhandelt grundsätzlich keine neuen Dienstverträge ohne entsprechende Offenlegungsklausel.

In diesem Bericht werden erneut nur die Bezügedaten veröffentlicht, die die Gesellschaften dem Beteiligungscontrolling direkt übermittelt haben oder die in der Datenbank des Finanzministeriums öffentlich einsehbar sind. Aufgrund der Gemeindeordnung sind die Bezügedaten der Mehrheitsbeteiligungen in eine Datenbank einzutragen, die vom Finanzministerium im Internet zur Verfügung gestellt wird.[9]

Hinsichtlich der Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder hatte der Hauptausschuss der Hansestadt Lübeck am 09.12.2003 eine Musterregelung beschlossen, die in allen Gesellschaften umgesetzt wurde. Gemäß dieser Regelung richteten sich die jährlichen Bezüge für die Aufsichtsratstätigkeit bisher nach der Bilanzsumme der Gesellschaft; Aufsichtsratsvorsitzende erhielten die anderthalbfachen Bezüge.

Am 24.01.2023 ist im Hauptausschuss die Struktur der Aufsichtsratsvergütung neu beschlossen worden. Die Aufsichtsratsvergütung in Lübeck bemisst sich nun entsprechend den Größenklassen des HGB. Diese neue Aufsichtsratsvergütungssystematik findet seit dem Jahr 2023 in den Aufsichtsräten der Gesellschaften Anwendung, an denen die HL die Mehrheit hält. Die entsprechenden Beschlüsse sind sukzessive durch die Gesellschafterversammlungen gefasst worden.

Als Rahmenvorgabe für die jährlichen Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder in Gesellschaften, an denen die Hansestadt Lübeck mehrheitlich beteiligt ist, sowie der 50-%-Beteiligung BQL wurden festgelegt:

	Große KapG[10]	Mittelgroße KapG	Kleine KapG
Bilanzsumme	x > 20 Mio. €	6 Mio. € < x < 20 Mio. €	x < 6 Mio. €
Umsatz	x > 40 Mio. €	12 Mio. € < x < 40 Mio.€	x < 12 Mio. €
Beschäftigte	x > 250 MA	50 MA < x < 250 MA	x < 50 MA
Mitglied	1.500,00 € p. a.	900,00 € p. a.	300,00 € p. a.
Vorsitzende:r	1.900,00 € p. a.	1.300,00 € p. a.	500,00 €

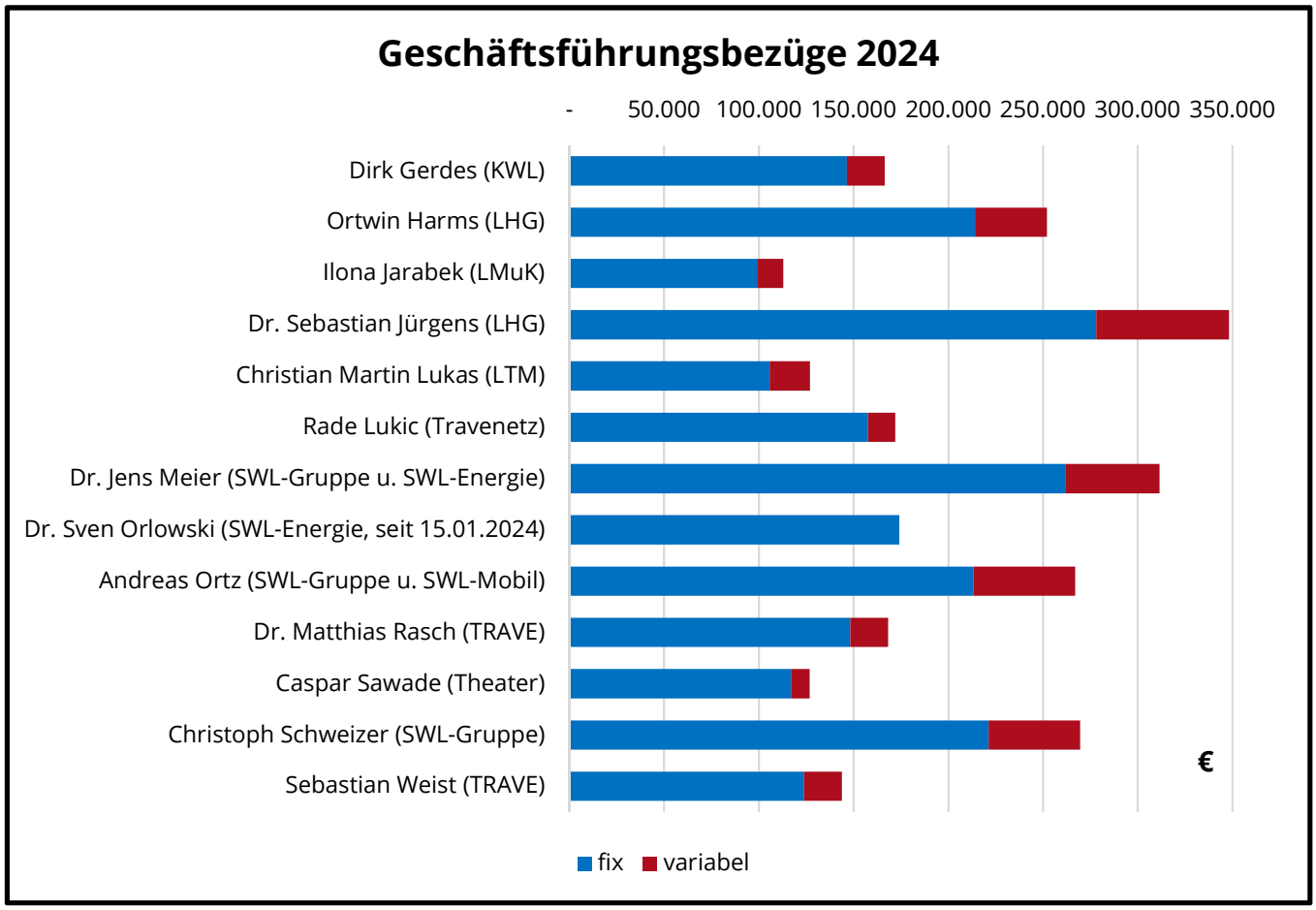
Die Geschäftsführer:innen erhalten Bezüge gemäß dem jeweiligen Dienstvertrag, der zwischen Gesellschaft und Geschäftsführer:in geschlossen wird. Die Dienstverträge werden individuell verhandelt, wobei jedoch die von der Hansestadt Lübeck beschlossenen Musterregelungen zu beachten sind. Zum einen empfiehlt der PCGK eine Vergütung im branchen- und ortsüblichen

[9] http://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/V/verguetungsoffenlegung.html
[10] sowie Konzernholdings, denen mittelgroße oder große Konzerngesellschaften untergeordnet sind

Rahmen, die neben dem fixen Anteil einen variablen, also von messbaren Erfolgen abhängigen Anteil umfassen soll. Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung soll in einer Bandbreite von mindestens 10 % bis maximal 30 % liegen.

In diversen, vor allem kleineren Konzerngesellschaften wird die Geschäftsführung nebenamtlich besorgt, ohne dass die Gesellschaft dafür Bezüge an die Geschäftsführung zahlt. Bei den übrigen Gesellschaften ergibt sich folgendes Bild:

In den ausgewiesenen Beträgen können Aufwendungen der Gesellschaft für Altersvorsorge enthalten sein, die nicht unmittelbar an die Geschäftsführung ausgezahlt werden. Die Bezüge können von den maximal vereinbarten Beträgen abweichen, wenn die variablen Vergütungen nicht voll ausgezahlt wurden.



Geschäftsführungsbezüge 2024			
	fix	**variabel**	**gesamt**
Dirk Gerdes (KWL)	146.467,00 €	20.000,00 €	166.467,00 €
Ortwin Harms (LHG)	214.119,00 €	38.000,00 €	252.119,00 €
Ilona Jarabek (LMuK)	99.600,00 €	13.400,00 €	113.000,00 €
Dr. Sebastian Jürgens (LHG)	278.220,00€	70.000,00 €	348.220,00 €
Christian Martin Lukas (LTM)	105.840 €	21.168,00 €	127.008,00 €
Rade Lukic (TraveNetz)	157.699,12 €	14.325,00 €	172.024,12 €
Dr. Jens Meier (SWL-Gruppe u. SWL-Energie)	262.100,07 €	49.488,32 €	311.588,39 €
Dr. Sven Orlowski (SWL Energie, seit 15.01.2024)	174.228,25 €	0,00 €	174.228,25 €
Andreas Ortz (SWL-Gruppe und SWL-Mobil)	213.314,60 €	53.730,78 €	267.045,38 €
Dr. Matthias Rasch (TRAVE)	148.260,00 €	20.000,00 €	168.260,00 €
Caspar Sawade (Theater)	117.067,30 €	9.800,00 €	126.867,30 €
Christoph Schweizer (SWL-Gruppe)	221.423,28 €	48.184,58 €	269.607,8 €6
Sebastian Weist (TRAVE)	123.940,00 €	20.000,00 €	143.940,00 €

In mehreren Fällen sind durch die o. g. Bezüge Geschäftsführungstätigkeiten in anderen Gesellschaften mit abgegolten, für die keine gesonderte Zahlung erfolgt. Das betrifft:

	Hauptamt	**Nebenamt**
Dirk Gerdes	KWL GmbH	Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH, Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
Dr. Sebastian Jürgens	Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung	LHG Service-Gesellschaft mbH
Dr. Jens Meier	Stadtwerke Lübeck Energie GmbH Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH	Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH
Andreas Ortz	Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH	Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH
Christoph Schweizer	Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH	Stadtwerke Lübeck Digital GmbH Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH TraveKom projects Verwaltungs GmbH

Stand zum 31.12.2024

Hinweise zu Sitzungsteilnahmen und Tischvorlagen

- Für alle Personen, die 2024 dem Aufsichtsrat angehörten, wird angegeben, wie viele Präsenzsitzungen des Aufsichtsrats im Jahr 2024 stattgefunden haben, während die jeweilige Person Mitglied des Aufsichtsrats war, und an wie vielen von diesen Sitzungen sie teilgenommen hat. Zudem wird angegeben, wie viele Präsenzsitzungen des Aufsichtsrats im Jahr 2024 stattgefunden haben, während die:der jeweilige Gesellschafter:in Anteile der Gesellschaft gehalten hat, und in wie vielen von diesen Aufsichtsratssitzungen ein:e Vertreter:in für diese:n Gesellschafter:in anwesend war. Daraus ergibt sich die jeweilige Teilnahmequote.
- Tischvorlagen sind Beschlussvorlagen, die erst in Präsenzsitzungen des Aufsichtsrates umverteilt (also nicht vorab mit den Sitzungsunterlagen verschickt) wurden.

BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH

Anschrift:
Geniner Straße 167, 23560 Lübeck

Geschäftsführung:
Michael Mühleis, Holger Graw

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/30500-100	0451/30500-101	info@bq-luebeck.de	www.bql.gmbh.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand der Gesellschaft ist es, Menschen durch Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen zum Eintritt in das Berufsleben möglichst durch Erwerb eines anerkannten Abschlusses zu befähigen und während des Arbeitslebens dauerhaft durch Beschäftigungsangebote individuell zu fördern, so dass ihnen dadurch gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht wird.

Die Gesellschaft ist zu allen Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszwecks notwendig und nützlich erscheinen. Sie kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen.

Entsprechenserklärung

Die BQL entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Governance Kodexes ("Kodex") in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:

C.1.1

Zeile 594-600: Der Wirtschaftsplan soll folgende Bestandteile umfassen:

- *Vorbericht.*
- *Plan-Gewinn-und-Verlust-Rechnung bzw. Erfolgsplan,*
- *Planbilanz,*
- *mittelfristiger/fünfjähriger Finanzplanung/Liquiditätsplanung und*
- *Stellenplan*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Eine Planbilanz wird nicht erstellt.

C1.2

Zeile 634: Die mittelfristige Finanzplanung soll das Planjahr und mindestens vier darauffolgende Geschäftsjahre umfassen.

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Eine allgemeine Finanzplanung wird nicht erstellt, da die mehrjährige Abrechnung von Maßnahmen keine verlässliche Grundlage bietet. Für bestimmte Projekte wird anlassbezogen eine Finanzplanung erstellt.

Lübeck, 21.05.2025

Judith Balke	Michael Mühleis	Holger Graw
Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende	Geschäftsführer	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der BQL GmbH ließ sich im Geschäftsjahr 2024 kontinuierlich über die wirtschaftliche Situation und den Geschäftsverlauf der Gesellschaft berichten.

In 3 gemeinsamen Sitzungen beriet der Aufsichtsrat mit der Geschäftsführung die Risiken und Perspektiven. Dabei befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss 2023, den Berichten der Geschäftsführung und mit den Ergebnissen der Quartalsberichte.

In der Aufsichtsratssitzung am 16.06.2025 erfolgte die Besprechung des Jahresabschlusses 2024.

Die Empfehlung für die Gesellschafterversammlung zur Festlegung des Wirtschaftsplanes 2025 mit einem geplanten Überschuss in Höhe von € 50.200,00 erfolgte einstimmig durch die Aufsichtsratsmitglieder im Dezember 2024.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ließ sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen regelmäßig von der Geschäftsführung durch mündliche Berichte über aktuelle Themen informieren.

Der Aufsichtsrat hat alle übrigen ihm durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er ist der Auffassung, dass die Geschäfte der Gesellschaft von der Geschäftsführung grundsätzlich mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurden.

In 2024 fanden 3 Aufsichtsratssitzungen statt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der BQL GmbH wurden von der Geschäftsführung nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Die von der Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer 2024 vorgeschlagene und durch das Land Schleswig-Holstein, vertreten durch den Landesrechnungshof, gewählte mercurius gmbh Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss 2024 der BQL GmbH und den Lagebericht geprüft. Die mercurius gmbh hat die Prüfung in Übereinstimmung mit § 316ff HGB durchgeführt unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten

deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft gemäß § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGrG.

Nach Abschluss der Prüfung gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die mercurius gmbh der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versagt. Nach der Beurteilung der mercurius gmbh vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der BQL GmbH zum 31.12.2024 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Jahresabschluss und Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag der Geschäftsführung für die Verwendung des Bilanzgewinns lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Diese Unterlagen haben die Aufsichtsratsmitglieder geprüft und in der Sitzung am 16. Juni 2025 im Beisein des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfungen berichtete, erörtert. Die Berichte des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung sind gegen vorgenannte Unterlagen keine Einwendungen zu erheben; den Ergebnissen der Abschlussprüfung hat der Aufsichtsrat zugestimmt.

Die von der Geschäftsführung getroffene Einschätzung der Lage von Gesellschaft stimmt mit unserer Einschätzung überein. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss sowie den Lagebericht.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 festzustellen und dem Lagebericht zuzustimmen, über den Vorschlag zur Ergebnisverwendung zu beschließen und den Geschäftsführern Entlastung zu erteilen sowie dem Bericht über die Jahresabschlussprüfung zuzustimmen.

Lübeck, 16.06.2025

Fred Mente

Aufsichtsratsvorsitzender

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Balke, Judith	3	2	▶	67%
Gonther, Sina, Dr.	2	2	▶	100%
Hannemann, Johanne	3	3	▶	100%
Mente, Fred	3	3	▶	100%
Rohlf, Annette	1	1		100%
Stülcken, Andreas A,	3	3	▶	100%
Stüttgen, Tim	3	3	▶	100%

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Graw, Holger	– €	– €	– €	– €
Mühleis, Michael	– €	– €	– €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Balke, Judith	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Hannemann, Johanne	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Mente, Fred	0 €	0 €	– €	– €
Rohlf, Annette	100,00 €	100,00 €	– €	– €
Stüttgen, Tim	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Stülcken, Andreas-A.	500,00 €	500,00 €	– €	– €

Die Geschäftsführung ist nebenamtlich tätig. Hierfür erhält sie keine Bezüge von der Gesellschaft, aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch die Arbeitgeberin, bei der die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

Entsorgungszentrum Lübeck GmbH

Anschrift:
Raabrede 45; 23560 Lübeck

Geschäftsführung:
Manfred Rehberg

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/707600	0451/70760710	entsorgungszentrum@eszhl.de	http://entsorgungszentrum-luebeck.de/

Gegenstand des Unternehmens

Abfallentsorgung und Transportleistungen aller Art, insbesondere das Einsammeln, das Befördern, das Sortieren, das Aufbereiten und das Vermarkten von Abfällen und anderen Stoffen sowie der Handel damit. Ferner die Errichtung und der Betrieb von Anlagen der Entsorgungs- und Recyclingwirtschaft.

Entsprechenserklärung

Die Entsorgungszentrum Lübeck GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 20.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung fallen, und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.4.4 Zeile 615 *empfiehlt der Kodex, dass die Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbstbehalt für die Geschäftsführer:innen enthalten sollen.*

Die D&O-Versicherung besteht, sieht jedoch keine 30 % Selbstbehalt vor, da ohnehin keine Bezüge von der Gesellschaft bezahlt werden, auf die ein Selbstbehalt berechnet werden könnte.

Lübeck, 27.01.2025

Manfred Rehberg

Geschäftsführer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführung ist nebenamtlich tätig und erhält dafür keine Bezüge von der Gesellschaft, aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch das Unternehmen, bei dem die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH

Anschrift:	**Geschäftsführung:**
Falkenstraße 11, 23564 Lübeck	Dirk Gerdes

Tel.:	**Fax:**	**E-Mail:**	**WWW:**
0451/79888-0	0451/79888-67	info@luebeck.org	---

Gegenstand des Unternehmens

Aufgabe der Gesellschaft ist es,

- die Sanierungsanlagen und das Haldengelände auf dem Grundstück der ehem. Metallhütte Lübeck zu betreiben, zu unterhalten und ggf. zu erneuern,
- ihre Grundstücke zu veräußern
- ihre sonstigen Flächen zu verwalten und zu bewirtschaften

Entsprechenserklärung

Die GGM mbH entspricht - mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen - den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:

B.2.3.2
Zeile 364*: Jede Gesellschaft soll eine ihren Bedürfnissen entsprechende D-&-O-Versicherung (directors and officers) abschließen, in die die Aufsichtsratsmitglieder einbezogen sind.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Die Aufsichtsratsmitglieder sind über die D-&-O-Versicherung der KWL GmbH abgesichert.

C.1.2
Zeile 636*: Der Stellenplan soll das Planjahr. das laufende Jahr und das Vorjahr umfassen.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Den Empfehlungen kann nicht entsprochen werden, weil bei der Gesellschaft keine Mitarbeiter angestellt sind.

C.2.1
Zeile 656: *Die Entwürfe der Prüfberichte sollen spätestens zum Ende des fünften Monats des folgenden Geschäftsjahres bei der:dem Aufsichtsratsvorsitzenden und beim Beteiligungscontrolling vorliegen.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Die Entwürfe der Prüfberichte wurden am 13.06.2024 an das Beteiligungscontrolling und an den Aufsichtsratsvorsitzenden versandt. Der Jahresabschluss wird nach der Aufstellung des KWL Jahresabschlusses geprüft, so dass eine rechtzeitige Erstellung zum Ende des fünften Monats nicht erfolgt.

C.2.2
Zeile 683: *Erstellt der:die Abschlussprufer:in einen Management-Letter über das Ergebnis seiner:ihrer Prüfung, über entdeckte Schwachstellen. Verbesserungsmöglichkeiten usw., dann soll dieser sowohl der Geschäftsführung als auch dem Aufsichtsrat und dem Beteiligungscontrolling zur Kenntnis gegeben werden.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Ein Management-Letter wurde nicht erstellt, da nicht erforderlich.

Lübeck, 14.03.2025

Dr. Ulrich Brock	Dirk Gerdes
Aufsichtsratsvorsitzender	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der GGM mbH hat sich im Geschäftsjahr 2024 über die wirtschaftliche Situation und Geschäftsentwicklung der Gesellschaft unterrichten lassen.

In drei gemeinsamen Sitzungen mit der Geschäftsführung befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Wirtschafts- und Finanzplan 2025 und mit der Liquiditätssituation der Gesellschaft, ferner mit den Ergebnissen des Quartalscontrollings und mit der Entwicklung der einzelnen Projekte. Gegenstand der Beratungen waren Grundstücksgeschäfte sowie um die weitere Entwicklung des Mettallhüttengeländes.

Der Aufsichtsrat hat alle übrigen ihm durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er ist der Auffassung, dass die Geschäfte der Gesellschaft von der Geschäftsführung grundsätzlich mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurden.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 überprüft. Er billigt den Jahresabschluss und stimmt dem Lagebericht zu. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Lagebericht für das Jahr 2024 entgegenzunehmen, den Jahresabschluss festzustellen und dem Geschäftsführer Entlastung zu erteilen.

Die mercurius GmbH hat auftragsgemäß den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht geprüft. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft.

Nach Abschluss der Prüfung hat die mercurius GmbH der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den schriftlichen Prüfungsbericht erörtert und keine Einwendungen gegen das Prüfungsergebnis erhoben. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, dem Bericht über die Prüfung ebenfalls zuzustimmen.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, den 18.07.2024

Der Aufsichtsrat
gez. Dr. Ulrich Brock
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Brock, Ulrich, Dr.	3	3	▶	100%
D'Amico, Kimberly	3	3	▶	100%
Hildebrand, Dagmar	3	2	▶	67%
Kohlfaerber, Klaudia	3	3	▶	100%
Lengen, Marek, Dr.	3	3	▶	100%
Stegemann, Heike	3	3	▶	100%
Wisotzki, Stephan	3	2	▶	67%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	3	3	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen

eingebrachter **Tischvorlagen**:	0	Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Die Geschäftsführungstätigkeit ist über den Dienstvertrag mit der KWL abgegolten. Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind personenidentisch mit den Mitgliedern des Aufsichtsrates der KWL und erhalten in der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände keine gesonderte Vergütung.

Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH

Anschrift:
Falkenstraße 11, 23564 Lübeck

Geschäftsführung:
Dr. Matthias Rasch
Sebastian Weist

Tel.:	Fax:	E-Mail:	**WWW:**
0451/79966-0	0451/79966-990	info@trave.de	www.trave.de

Gegenstand des Unternehmens

Zweck der Gesellschaft ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen. Weiterer Zweck ist die Tätigkeit als Sanierungsträger.
Das Tätigkeitsfeld der Gesellschaft erstreckt sich auf das Gebiet der Hansestadt. Eine Tätigkeit über das Stadtgebiet Lübecks hinaus ist möglich, wenn übergeordnete Interessen der Stadt dieses erfordern.

Die Gesellschaft kann Bauten in allen Rechts- und Nutzungsformen bewirtschaften, errichten, erwerben, veräußern, vermitteln und betreuen. Sie kann alle im Bereich der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, des Städtebaus und der dazugehörigen Infrastruktur anfallenden Aufgaben übernehmen. Hierzu gehören Erschließungs- und Bauträger¬maßnahmen, der Bau und Betrieb von Gemeinschaftsanlagen und Gewerbebauten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie das Erbringen von mit dem Wohnen verbundenen Dienstleistungen.

Die Gesellschaft darf auch sonstige Geschäfte betreiben, sofern diese dem Gesellschaftszweck (mittelbar oder unmittelbar) dienlich sind.

Entsprechenserklärung

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH entspricht denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Governance Kodexes (PCGK) in der neuen geänderten Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:

Ziffer B 2.3.2
Zeile 348: *Erstmalig von der Hansestadt Lübeck bestellte Aufsichtsratsmitglieder sollen daher an den vom Beteiligungscontrolling organisierten Fortbildungsmaßnahmen (in Form von Basis-Seminaren) teilnehmen.*
Inhalt der Abweichung und Begründung: Bis auf eine Person haben alle Mitglieder des Aufsichtsrates an den Basisseminaren teilgenommen.

B 2.3.2
Zeile 367: *Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.*

Inhalt der Abweichung und Begründung: Der bereits lange vor dem Beitritt zum PCGK geschlossene Versicherungsvertrag sieht keinerlei Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder vor.

B 2.4.4.
Zeile 547 *Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Geschäftsführer:innen enthalten.*

Inhalt der Abweichung und Begründung: Der bereits lange vom dem Beitritt zum PCGK geschlossene Versicherungsvertrag, der auch Anlage des Dienstvertrages mit den Geschäftsführern ist, sieht keinerlei Selbstbehalt vor.

Datum: 24. März 2025

Peter Reinhardt	Dr. Matthias Rasch, Sebastian Weist
Aufsichtsratsvorsitzender	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2024 hat sich der Aufsichtsrat der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH umfassend über alle wesentlichen Vorgänge und über die wirtschaftliche und finanzielle Geschäftsentwicklung des Unternehmens unterrichten lassen.

Am 1. Januar 2024 hat sich der Aufsichtsrat auf Beschluss der Lübecker Bürgerschaft neu zusammengesetzt, lediglich die langjährigen Mitglieder Peter Reinhardt und Andreas Müller wurden erneut entsandt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates der TRAVE waren 2024 demzufolge: Peter Reinhardt (Vorsitzender), Silke Wolff (stellvertretende Vorsitzende), Christopher Lötsch, Andreas Müller, Daniel Rohmeyer, Mandy Siegenbrink und Tamina Vahlendieck. In der konstituierenden Sitzung am 9. Februar 2024 wurden Peter Reinhardt erneut als Vorsitzender und Silke Wolff als neue stellvertretende Vorsitzende gewählt.

In insgesamt fünf Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat u. a. mit der Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden, mit dem Geschäftsabschluss des Jahres 2023, mit dem Wohnungsbauprogramm 2025 und 2026, mit der Wirtschafts- und Finanzplanung für die Jahre 2025 bis 2029, mit der Zielvereinbarung für die Geschäftsführung für das Jahr 2025 sowie mit diversen Einzelbau- und Sanierungsvorhaben. Im Fokus standen dabei vor allem die Bestandsentwicklung und der TRAVE-Klimapfad 2040, die aktuelle Entwicklung der Bau- und Finanzierungskosten, die finanzielle Ausstattung der Wohnraum- und Städtebauförderung in Schleswig-Holstein sowie deren Wirkung für die künftige Neubau- und Modernisierungstätigkeit der TRAVE und die Entwicklung der Mieten und Mieterlöse der TRAVE.

Im Februar und April 2024 fanden ergänzend zu den Sitzungen zwei Workshops mit den Mitgliedern des Aufsichtsrates, der Geschäftsführung und leitenden Mitarbeiter:innen der TRAVE statt. Folgende Themen wurden behandelt: Unternehmensvorstellung, Gesellschaftsstruktur und Gesellschaftsvertrag der TRAVE, betriebs- und wohnungswirtschaftliche Kennzahlen, Aufbau der Finanz- und Wirtschaftsplanung, Mietenkalkulation, aktuelle Nachhaltigkeitsstrategie, laufendes Wohnungsbauprogramm und Klimapfad (Strategie und Kosten).

Auf der Grundlage des Fragebogens des Beteiligungscontrollings hat eine Effizienzprüfung des Aufsichtsrates gemäß Lübecker PCGK stattgefunden. Der Aufsichtsrat arbeitet effizient und sieht keinen Handlungsbedarf für Änderungen.

Der geprüfte Jahresabschluss und Lagebericht, der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers GdW Revision AG sowie der Vorschlag der Geschäftsführung für die Verwendung des Bilanzgewinns lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Diese Unterlagen haben die Aufsichtsratsmitglieder geprüft und wurden in der Sitzung am 20. Juni 2025 in Anwesenheit der Wirtschaftsprüfer ausführlich erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung stimmt der Aufsichtsrat den genannten Unterlagen sowie den Ergebnissen der Abschlussprüfung zu. Der von der Geschäftsführung aufgestellte und von den Wirtschaftsprüfern mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss wird gebilligt.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2024 aus. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Geschäftsführern Entlastung zu erteilen.

Lübeck, 20. Juni 2025

Peter Reinhardt
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Lötsch, Christopher	5	5	▶	100%
Müller, Andreas	5	5	▶	100%
Reinhardt, Peter	5	5	▶	100%
Rohmeyer, Daniel	5	5	▶	100%
Siegenbrink, Mandy	5	5	▶	100%
Valendieck, Tamina	5	5	▶	100%
Wolff, Silke	5	5	▶	100%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	5	5	▶	100%
Lübecker Wohnstifte	5	4	▶	80%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**: 0

Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Rasch, Matthias, Dr.	168.260,00 €	148.260,00 €	20.000,00 €	– €
Weist, Sebastian	143.940,00 €	123.940,00 €	20.000,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Lötsch, Christopher	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Müller, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Reinhardt, Peter	1.900,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Rohmeyer, Daniel	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Siegenbrink, Mandy	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Vahlendieck, Tamina	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wolff, Silke	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €

KWL GmbH

Anschrift:
Falkenstraße 11, 23564 Lübeck

Geschäftsführung:
Dirk Gerdes

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/79888-0	0451/79888-44	info@luebeck.org	www.kwl-luebeck.de

Gegenstand des Unternehmens

Aufgabe der Gesellschaft ist es, die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck fördern.

Zu diesem Zweck kann die Gesellschaft

a) bebaute und unbebaute Grundstücke an- und verkaufen, vermitteln, erschließen, sanieren, die Bodenordnung und Baureifmachung vorbereiten;
b) Gebäude errichten, modernisieren, selbst bewirtschaften und verwalten; die dazu erforderlichen Finanzierungen vornehmen;
c) gewerbliche Unternehmen und Einzelbauherren beim Erwerb, bei der Erschließung, der Bodenordnung und bei der Bebauung der der Gesellschaft anvertrauten Grundstücke zu Wohn- und gewerblichen Zwecken, einschließlich der Finanzierung, betreuen.

Die Gesellschaft kann ferner Parkierungsanlagen in der Hansestadt Lübeck bauen, betreiben, an- und verkaufen, soweit dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Entsprechenserklärung

Die KWL GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:

B.3.2
Zeile 367: *Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Die D-&-O-Versicherung der Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2023 um einen Selbstbehalt für den Geschäftsführer angepasst. Für die Aufsichtsratsmitglieder wurde keine dementsprechende Anpassung vorgenommen.

B.2.3.3
Zeile 417*: Das Ergebnis [der Effizienzprüfung] soll im Rahmen des Berichtes des Aufsichtsrates an die Gesellschafterversammlung zum jeweiligen Jahresabschluss dargestellt werden.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Der Bericht des Aufsichtsrates wird üblicherweise in der Juni-Sitzung, in der über den Jahresabschluss der Gesellschaft beschlossen wird, vorgelegt. In dem Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2024 wurde nicht über eine Effizienzprüfung berichtet.

C.1.2
Zeile 723: *Der Stellenplan soll Informationen zu Stellen, Vergütungsgruppen, Voll-/Teilzeit und zur Aufteilung auf Organisationseinheiten enthalten. Veränderungen sind entsprechend ihrer Bedeutung zu erläutern.*

Inhalt der Abweichung und Begründung:

Den Empfehlungen wird entsprochen, bis auf den Punkt „Vergütungsgruppen“, da diese in der Gesellschaft nicht vorhanden sind.

Lübeck, den 14.03.2025

Dr. Ulrich Brock	Dirk Gerdes
Aufsichtsratsvorsitzender	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der KWL GmbH hat sich über die wirtschaftliche Situation und Geschäftsentwicklung der Gesellschaft unterrichten lassen.

In drei gemeinsamen Sitzungen mit der Geschäftsführung befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Wirtschaftsplan 2025, dem Finanzplan 2025 bis 2029 und mit der Liquiditätssituation der Gesellschaft, ferner mit den Ergebnissen des Quartalscontrollings und mit der Entwicklung der einzelnen Projekte, sowie dem Risikomanagement der Gesellschaft und den Zielen und Aufgaben der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025.

Gegenstand der Beratungen waren unter anderem Grundstücksgeschäfte, die Fortführung des Kostenrahmens für den Gewerbepark Semiramis sowie der Stand der Vermarktung, des Weiteren der Neubau des Parkhauses Godewind in Travemünde und weiterhin die Neuauflage der Matrix zur Vergabe von Gewerbegrundstücken anhand eines Kriterienkataloges. Der Aufsichtsrat hat sich ebenso mit der Aufgabenstellung zur Implementierung einer Gleichstellungsbeauftragten für die KWL GmbH befasst.

Auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen ließ sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates durch mündliche Berichte von der Geschäftsführung über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und wesentliche Vorgänge informieren.

Der Aufsichtsrat hat alle übrigen ihm durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er ist der Auffassung, dass die Geschäfte der Gesellschaft von der Geschäftsführung grundsätzlich mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurden.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 überprüft. Er billigt den Jahresabschluss und stimmt dem Lagebericht zu. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Lagebericht für das Jahr 2024 entgegenzunehmen, den Jahresabschluss festzustellen und dem Geschäftsführer Entlastung zu erteilen.

Die mercurius GmbH hat auftragsgemäß den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht geprüft. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft.

Nach Abschluss der Prüfung hat die **mercurius gmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft** der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den schriftlichen Prüfungsbericht erörtert und keine Einwendungen gegen das Prüfungsergebnis erhoben. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, dem Bericht über die Prüfung ebenfalls zuzustimmen.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der KWL GmbH für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, den 18.07.2024

Der Aufsichtsrat
gez. Dr. Ulrich Brock
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Brock, Ulrich, Dr.	3	3	▶	100%
D'Amico, Kimberly	3	3	▶	100%
Hildebrand, Dagmar	3	2	▶	67%
Kohlfaerber, Klaudia	3	3	▶	100%
Lengen, Marek, Dr.	3	3	▶	100%

Stegemann, Heike	3	3	▶	100%
Wisotzki, Stephan	3	2	▶	67%

Gesellschafter

Hansestadt Lübeck	3	3	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**: 4

Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Gerdes, Dirk	166.467,00 €	146.467,00 €	20.000,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Brock, Ulrich, Dr.	1.300,00 €	1.300,00 €	– €	– €
D'Amico, Kimberly	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Hildebrand, Dagmar	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Kohlfaerber, Klaudia	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Lengen, Marek, Dr.	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Stegemann, Heike	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Wisotzki, Stephan	900,00 €	900,00 €	– €	– €

Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

Anschrift:
Falkenstraße 11, 23564 Lübeck

Geschäftsführung:
Dirk Gerdes

Tel.:
0451/70655-0

Fax:
0451/70655-20

E-Mail:
info@luebeck.org

WWW:
www.luebeck.org

Gegenstand des Unternehmens

Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Hansestadt Lübeck, Unterstützung der ansässigen Wirtschaftsunternehmen, Akquisition neuer Unternehmen für den Standort Lübeck und Wahrnehmung damit zusammenhängender Aufgaben, insbesondere Betreuung und Begleitung bestehender oder ansiedlungswilliger Unternehmen, konzeptionelle Weiterentwicklung der Wirtschaftsförderung, Mitwirkung bei der Gewerbeflächenentwicklungsplanung, Standortentwicklung und Standortmarketing.

Entsprechenserklärung

Die Wirtschaftsförderung Lübeck entspricht - mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen - den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:
B.2.3.2
Zeile 367f.: Jede Gesellschaft soll eine ihren Bedürfnissen entsprechende D-&-O-Versicherung (directors and officers) abschließen, in die die Aufsichtsratsmitglieder einbezogen sind.

Inhalt der Abweichung und Begründung:
Der Aufsichtsrat ist in die bestehende Versicherung der KWL einbezogen, die für den Aufsichtsrat keinen Selbstbehalt vorsieht.

B.2.4.2
Zeile 486: Die Geschäftsführung soll für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung Zielgrößen festlegen, die über den aktuellen Status quo hinausgehen, bis die Ziele der Gleichstellung im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung der Frauen im öffentlichen Dienst (GstG) für Schleswig-Holstein erreicht sind. Sofern keine gesetzliche Regelung greift, ist § 36 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) analog anzuwenden.

Inhalt der Abweichung und Begründung:
In der Gesellschaft gibt es de facto keine „Führungsebenen“ unterhalb der Geschäftsführung. Es gibt lediglich genau eine Person mit Prokura. Die Geschäftsführung hat daher davon abgesehen, eine Zielquote für den Frauenanteil festzulegen.

C.1.2
Zeile 637: Er [Der Stellenplan] soll Informationen zu Stellen, Vergütungsgruppen, Voll-/Teilzeit und zur Aufteilung auf Organisationseinheiten enthalten. Veränderungen sind entsprechend ihrer Bedeutung zu erläutern.

Inhalt der Abweichung und Begründung:
Den Empfehlungen wird weitestgehend entsprochen, bis auf den Punkt „Vergütungsgruppen“, da diese in der Gesellschaft nicht vorhanden sind.

Lübeck, den 09.04.2025

Birgit Wille	Dirk Gerdes
Aufsichtsratsvorsitzende	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Im Geschäftsjahr 2024 wurde der Aufsichtsrat regelmäßig von der Geschäftsführung der Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH, im Folgenden die Gesellschaft, über die wirtschaftliche Situation des Unternehmens unterrichtet. Zwecks Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen ließ sich die Aufsichtsratsvorsitzende über die laufenden Projekte und geplante Initiativen berichten.

Gegenstand der inhaltlichen Beratungen waren vornehmlich Standortmarketing, die Innenstadtentwicklung und die Entwicklung der Gewerbeflächen am Standort sowie die Vorbereitungen zur Ausschreibung des Strategieprozesses. Darüber hinaus berichtete die Geschäftsführung über die Entwicklung der Grundstücksverkäufe in den Gewerbegebieten in der Hansestadt. Die personelle Ausstattung der Gesellschaft zur Wiederbesetzung der Stelle für die Fachkräfteinitiative sowie der Branchen-Initiative logRegio e.V. stellten weitere Schwerpunkte der Beratung dar.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft traf zu vier regulären Sitzungen zusammen. Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat sich im Berichtsjahr 2024 geändert. Mit der turnusmäßigen Entscheidung der Bürgerschaft zur Neubesetzung der Aufsichtsratsmandate haben die Aufsichtsratsmitglieder Frau Gabriele Lehman und Herr Ali Alam haben ihren Sitz an Frau Birgit Wille und Herrn Andreas Schulze übergeben. Mit der Neukonstituierung des Aufsichtsrates am 20. März 2024 wurde Frau Birgit Wille zur Vorsitzenden des Aufsichtsrates und Frau Claudia TreumannGreiff zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat hat seine ihm durch § 52 GmbHG, das AktG und den Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er ist der Überzeugung, dass die Gesellschaft durch die Geschäftsführung stets mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurde.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss per 31. Dezember 2024 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr geprüft. Er billigt den Jahresabschluss

und stimmt dem Lagebericht zu. Dem Vorschlag der Geschäftsführung über den Umgang mit dem Bilanzergebnis schließt sich der Aufsichtsrat an. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Lagebericht für das Jahr 2024 entgegenzunehmen, den Jahresabschluss festzustellen, über den Vorschlag zur Ergebnisverwendung zu beschließen und dem Geschäftsführer Entlastung zu erteilen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde auftragsgemäß von der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die Prüfung erstreckte sich auf

- die Buchführung,
- den Jahresabschluss (Bilanz, G&V),
- den Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024,
- die Trennungsrechnung

und umfasst eine Stellungnahme zur Lagebeurteilung des Unternehmens, die im Wesentlichen auf der Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage basiert.

Aus den Bestimmungen des § 53 HGrG ergibt sich die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung als Auftrag.

Nach der Prüfung des Abschlussprüfers vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage wie auch der Ertragslage für das am 31.12.2024 endende Geschäftsjahr.

Auftragsgemäß hat der Abschlussprüfer seinen Prüfauftrag gemäß § 53 HGrG erweitert und sowohl die wirtschaftlichen Verhältnisse, als auch die ordnungsgemäß geführten Geschäfte geprüft. Die Prüfung gab keinen Anlass zur Beanstandung der wirtschaftlichen Lage. Zudem hat die Prüfung keine Besonderheiten ergeben, die gegen eine Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sprechen.

Nach Abschluss der Prüfung gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versagt. Der Aufsichtsrat hat den schriftlichen Prüfungsbericht erörtert und keine Einwendungen gegen das Prüfergebnis erhoben.

Der Aufsichtsrat dankt der Gesellschaft für die stets gute und konstruktive Arbeit im zurückliegenden Jahr.

Lübeck, den 18.06.2025

Der Aufsichtsrat

gez. Birgit Wille
Vorsitzende des Aufsichtsrates

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Brozio, Philip	4	3	▶	75%
Groth, Carsten	4	3	▶	75%
Meyer, Melanie	4	2	▶	50%
Schacht, Rüdiger	4	2	▶	50%
Schulze, Andreas	4	4	▶	100%
Treumann-Greiff, Claudia	4	4	▶	100%
Wille, Birgit	4	4	▶	100%

Gesellschafter				
KWL GmbH	4	2	▶	50%
Industrie- u. Handelskammer zu Lübeck	4	2	▶	50%
Kreishandwerkerschaft Lübeck	4	3	▶	75%
VTG Vermögens- und Treuhand-gesellschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes mbH	4	2	▶	50%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**:	1	Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Gerdes, Dirk	– €	– €	– €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Brozio, Philipp	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Groth, Carsten	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Meyer, Melanie	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Schacht, Rüdiger	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Schulze, Andreas	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Treumann-Greiff, Claudia	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Wille, Birgit	500,00 €	500,00 €	– €	– €

Die Geschäftsführungstätigkeit ist über den Dienstvertrag mit der KWL abgegolten.

Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Anschrift:
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck

Geschäftsführung:
Prof. Dr. Sebastian Jürgens

Tel.:	**Fax:**	**E-Mail:**	**WWW:**
04502/807-0	04502/807-9999	info@lhg.com	www.lhg.com

Gegenstand des Unternehmens

Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung der Hafenanlagen, Umschlag- und Ladeeinrichtungen, die der Gesellschaft von der Hansestadt Lübeck überlassen worden sind.

Die Gesellschaft ist befugt, ihre Tätigkeit auf weitere Hafenumschlag- und Lagereinrichtungen auszudehnen und sich an Unternehmen zu beteiligen, die unmittelbar oder mittelbar geeignet sind, den Hafenverkehr zu fördern.

Entsprechenserklärung

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung fallen, und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

a) *Gem. Ziffer B.2.3.2 sollen die D&O-Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbsbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.*

   Ein entsprechender Selbstbehalt wurde nicht vereinbart.

b) *Gem. Ziffer B.2.4.3 empfiehlt der Kodex, mit allen Mitgliedern der Geschäftsführung unbefristete Dienstverträge mit einjähriger Kündigungsfrist auf der Grundlage eines städtischen Musters zu schließen, die spätestens mit dem gesetzlichen Rentenalter enden sollen.*

   Bei der LHG wurde im Jahr 2021ein zweiter Geschäftsführer bestellt. Es handelt sich in diesem Fall um eine interne bis Ende 2024 befristete Besetzung (geringfügig über das gesetzliche Rentenalter hinaus

c) *Ziffer B.2.4.4 empfiehlt, in den jährlichen Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung ein Gleichstellungsziel zu berücksichtigen. Die Empfehlung wurde per Bürgerschaftsbeschluss im Mai 2024 im PCGK ergänzt.*

Die Zielvereinbarung für das Jahr 2024 wurde bereits in 2023 geschlossen. In der Zielvereinbarung 2025 wurde kein entsprechendes Ziel vereinbart, da das insoweit einschlägige Ressort Personal voraussichtlich im Jahr 2025 einem:einer neuen Geschäftsführer:in zugeordnet werden wird.

Lübeck, 21. März 2025

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Aufsichtsrat	Geschäftsführung
Dr. Axel Flasbarth	Prof. Dr. Sebastian Jürgens, ppa. Frank Meyer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) hat im Berichtsjahr die ihm nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung sorgfältig und regelmäßig überwacht und die Weiterentwicklung des Unternehmens sowie wesentliche Einzelmaßnahmen beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte den Aufsichtsrat zeitnah sowohl in seinen Sitzungen als auch durch schriftliche und mündliche Berichte regelmäßig und umfassend, insbesondere über die Lage der LHG und ihrer Tochtergesellschaften, die Unternehmensplanung, grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie, wesentliche Investitionsvorhaben und die Personalsituation. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand darüber hinaus in regelmäßigem Kontakt mit der Geschäftsführung und wurde über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und wesentliche Geschäftsvorfälle informiert. Den entsprechend Gesellschaftsvertrag, Geschäftsordnung des Aufsichtsrates und der Geschäftsanweisung für die Geschäftsführung zustimmungspflichtigen Geschäften hat der Aufsichtsrat nach jeweils umfassender eigener Prüfung zugestimmt.

Sitzungen

Im Geschäftsjahr 2024 fanden turnusmäßig vier ordentliche und eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung statt. In jeder Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der laufenden Geschäftsentwicklung sowie mit der gegenwärtigen Vermögens-, Finanz-, Ertrags- und Risikolage der Gesellschaft.

Nach der Durchführung der Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie der Stellvertretung hat sich der Aufsichtsrat in der ersten ordentlichen Sitzung am 15. März 2024 neben dem vorläufigen Jahresergebnis 2023 intensiv mit den mit den ersten Entwicklungen zum Universalhafenkonzept

und dem Konzept zur betrieblichen Gesundheitsförderung befasst. Des Weiteren waren Personalangelegenheiten Gegenstand der Tagesordnung.

In der Bilanzsitzung am 21. Juni 2024 bildete die Berichterstattung und die Prüfung des Jahresabschlusses 2023 sowie des Lageberichtes der LHG und des Konzerns den Schwerpunkt. RSM Ebner Stolz hat zu diesen Themen an der Sitzung teilgenommen. Sie berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und standen für Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat befasste sich darüber hinaus mit dem Ergebnisverwendungsvorschlag und dem Vorschlag der Geschäftsführung zur Bestellung der RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, als Abschlussprüfungsgesellschaft für das Jahr 2024. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat mit den laufenden und anstehenden Investitionsprojekten sowie mit dem aktuellen Status zum Universalhafenkonzept und dem Konzept zur betrieblichen Gesundheitsförderung beschäftigt. Ferner wurden zahlreiche Personalangelegenheiten behandelt.

In der 272. Aufsichtsratssitzung am 27. September 2024 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Wiederaufnahme eines Intermodalshuttles, mit einem Investitionsantrag sowie mit den aktuellen Sachständen zum Universalhafenkonzept und dem Konzept zur betrieblichen Gesundheitsförderung. Darüber hinaus waren diverse Personalanträge Gegenstand der Tagesordnung. In dieser Sitzung behandelte der Aufsichtsrat außerdem den Gleichstellungsbericht.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 18. November 2024 informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über die Marktpotentiale im Rahmen des Universalhafenkonzeptes. Des Weiteren waren Personalangelegenheiten Gegenstand der Tagesordnung.

In der letzten Sitzung des Berichtszeitraums am 13. Dezember 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat insbesondere eingehend mit dem Wirtschaftsplan 2025 nebst der mittelfristigen Finanzplanung bis 2029. Die Geschäftsführung informierte darüber hinaus über laufende Investitionsprojekte. Des Weiteren wurde die Verlängerung eines Vertrages im Traktionsbereich der NRS beschlossen. Gegenstand der Tagesordnung waren zudem das Konzept des Universalhafens und der betrieblichen Gesundheitsförderung. Ferner wurden Personalangelegenheiten behandelt.

Corporate Governance

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK) für das Jahr 2023 wurde im Geschäftsjahr 2024 verabschiedet und entsprechend im Bericht der Hansestadt Lübeck zum PCGK veröffentlicht.

Abschlussprüfung

Die Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, wurde gemäß Gesellschafterbeschluss vom 21. Juni 2024 zur Abschlussprüfungsgesellschaft für das Geschäftsjahr 2024 gewählt und vom Aufsichtsratsvorsitzenden beauftragt, den Jahresabschluss der Gesellschaft und den

Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichtes zu prüfen. Auftragsgemäß erstreckte sich die Prüfung auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Haushaltsgrundsätzegesetz. Die Abschlussprüfungsgesellschaft hat den von der Geschäftsführung vorgelegten Jahresabschluss 2024 der LHG, den Konzernabschluss sowie den Bericht über die Lage der LHG und des Konzerns geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Lagebericht, den Bericht der Abschlussprüfungsgesellschaft und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit der Abschlussprüfungsgesellschaft keine Einwendungen. Er billigt den Jahresabschluss in der von der Geschäftsführung vorgelegten Form und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss 2024 entsprechend festzustellen. Der Aufsichtsrat erhebt nach entsprechender Prüfung keine Einwendungen gegen den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht 2024, billigt diese und empfiehlt der Gesellschafterversammlung ebenfalls deren Billigung.

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss 2024 der LHG in Höhe von € 1.089.187,61 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag der Geschäftsführung an und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den entsprechenden Jahresüberschuss auf neue Rechnung vorzutragen.

Personelle Veränderungen

Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat hat es im Geschäftsjahr 2024 personelle Veränderungen gegeben.

Mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2023 sind die von der Hansestadt Lübeck bestellten Aufsichtsratsmitglieder Frau Ellen Ehrich, Frau Sabine Haltern, Frau Katjana Zunft sowie Herren Arno Pöker, Oliver Prieur und Roland Vorkamp aus dem Aufsichtsrat abberufen worden.

Mit Wirkung zum Beginn des Folgetags wurden Frau Ellen Ehrich, Frau Sabine Haltern, Frau Angela Fiorenza sowie Herren Henning Schumann, Dr. Axel Flasbarth und Thomas Rathcke jeweils für eine volle Amtszeit in den Aufsichtsrat der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH bestellt.

Mit Ablauf des 31.12.2023 ist Herr Hans Schwartz altersbedingt aus der LHG und damit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Das bereits bei der Wahl der Arbeitnehmendenvertretung bestellte Ersatzmitglied, Herr Michael Sorg, ist zum 01.01.2024 in den Aufsichtsrat nachgerückt.

Frau Ellen Ehrich hat mit Schreiben vom 19.02.2024 an die Geschäftsführung der LHG erklärt, dass sie ihr Mandat nicht antrete. Darauffolgend wurde Frau Heike Wiesing-Weißbarth mit Wirkung zum 04.03.2024 für eine volle Amtszeit als neues Mitglied in den Aufsichtsrat bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung am 15. März 2024 wurden Herr Dr. Axel Flasbarth zum Aufsichtsratsvorsitzenden, Herr Dirk Sawatzki zum 1. stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie Herr Henning Schumann zum 2. stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Am 18.03.2024 hat Frau Fiorenza gegenüber der Geschäftsführung der LHG ihren Rücktritt aus dem Aufsichtsrat der LHG mit sofortiger Wirkung erklärt. Frau Vivika Gramke wurde mit Wirkung zum 08.04.2024 für eine volle Amtszeit als neues Mitglied in den Aufsichtsrat bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, den Beschäftigten sowie den Arbeitnehmendenvertretungen der LHG und ihrer Tochtergesellschaften für ihre Leistungen im Geschäftsjahr 2024.

Der Aufsichtsrat

Lübeck, den 27.06.2025

Dr. Axel Flasbarth
Vorsitzender

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Fiorenza, Angela	1	1	▶	100%
Flasbarth, Axel	5	5	▶	100%
Gramke, Vivika	4	3	▶	75%
Haltern, Sabine	5	4	▶	80%
Manke, Christian	5	4	▶	80%
Rathcke, Thomas	5	4	▶	80%
Sawatzki, Dirk	5	5	▶	100%
Schumann, Henning	5	2	▶	40%
Sorg, Michael	5	4	▶	80%
Wiesing-Weißbarth, Heike	5	5	▶	100%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	5	5		100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**:	0	Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Jürgens, Sebastian, Dr.	348.222 €	278.222 €	70.000 €	- €
Harms, Ortwin	252.119 €	214.119 €	38.000 €	- €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Flasbarth, Axel, Dr.	1.900,00 €	1.900,00 €	- €	- €
Fiorenza, Angela	300 €	300 €	- €	- €
Gramke, Vivika	1.200,00 €	1.200,00 €	- €	- €
Haltern, Sabine	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Manke, Christian	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Rathcke, Thomas	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Sawatzki, Dirk	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Schumann, Henning	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Sorg, Michael	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €
Wiesing-Weißbarth, Heike	1.500,00 €	1.500,00 €	- €	- €

LHG Service-Gesellschaft mbH

Anschrift:

Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck

Geschäftsführung:
Prof. Dr. Sebastian Jürgens
Frank Meyer

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
04502/807 5401	04502/807 5809	info@sg-luebeck.de	www.sg-luebeck.de

Gegenstand des Unternehmens

Erbringung von Serviceleistungen für den Betrieb und die Unterhaltung von Hafenanlagen sowie Umschlags- und Ladeeinrichtungen, die von der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH betrieben werden.

Entsprechenserklärung

Die LHG Service-Gesellschaft mbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung fallen, und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.4.2 empfiehlt der Kodex, Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung festzulegen, die über den aktuellen Status hinausgehen. Diese Empfehlung wurde per Bürgerschaftsbeschluss im Mai 2024 im PCGK ergänzt.

Eine gesetzliche Pflicht zur Festlegung bestand bisher nicht. Die Geschäftsführung hat den Prozess angestoßen und die Zusammenarbeit mit der neuen Gleichstellungsbeauftragten aufgenommen.

Lübeck, im Februar 2025

LHG Service-Gesellschaft mbH

Geschäftsführung
Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Frank Meyer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Prof. Dr. Jürgens ist über den Dienstvertrag mit der LHG vergütet. Herr Meyer ist nebenamtlich tätig und erhält dafür keine Bezüge von der Gesellschaft,

aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch das Unternehmen, bei dem die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

Nordic Rail Service GmbH

Anschrift:
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck

Geschäftsführung:
Jörg Ullrich

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
04502/807-5401	04502/807-5809	info@nordic-rail-service.de	www.nordic-rail-service.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung von Instandhaltungs- und Servicedienstleistungen für Eisenbahnequipment und -anlagen. Hierzu zählt insbesondere der Betrieb und die Unterhaltung von Werkstatteinrichtungen.

Entsprechenserklärung

Die Nordic Rail Service GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung fallen, und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.4.2 empfiehlt der Kodex, Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung festzulegen, die über den aktuellen Status hinausgehen. Diese Empfehlung wurde per Bürgerschaftsbeschluss im Mai 2024 im PCGK ergänzt.

Eine gesetzliche Pflicht zur Festlegung bestand bisher nicht. Die Geschäftsführung hat den Prozess angestoßen und die Zusammenarbeit mit der neuen Gleichstellungsbeauftragten aufgenommen.

Lübeck, im Februar 2025
Nordic Rail Service GmbH

Geschäftsführung
Jörg Ullrich

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführung ist nebenamtlich tätig und erhält dafür keine Bezüge von der Gesellschaft, aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch das Unternehmen, bei dem die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

European Cargo Logistics GmbH (ECL)

Anschrift:
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck

Geschäftsführung:
Jörg Ullrich

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/4502-0	0451/4502-155	info@ecl-online.de	www.ecl-online.de

Gegenstand des Unternehmens

Import- und Exportabwicklung, Distribution und Lagerung von Waren aller Art sowie die Durchführung aller unmittelbar oder mittelbar damit verbundenen logistischen Dienstleistungen.

Entsprechenserklärung

Die European Cargo Logistics GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung fallen, und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.4.2 empfiehlt der Kodex, Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung festzulegen, die über den aktuellen Status hinausgehen. Diese Empfehlung wurde per Bürgerschaftsbeschluss im Mai 2024 im PCGK ergänzt.

Eine gesetzliche Pflicht zur Festlegung bestand bisher nicht. Die Geschäftsführung hat den Prozess angestoßen und die Zusammenarbeit mit der neuen Gleichstellungsbeauftragten aufgenommen.

Lübeck, im Februar 2025
European Cargo Logistics GmbH

Geschäftsführung
Jörg Ullrich

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführung ist nebenamtlich tätig und erhält dafür keine Bezüge von der Gesellschaft, aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch das Unternehmen, bei dem die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

Gleisinstandhaltung Lübeck GmbH (GIG)

Anschrift:

Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck

Geschäftsführung:
Jörg Krieger (seit 01.01.2025)
Jörg Ullrich (bis 31.12.2024)

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/4502-0	0451/4502-155	info@gig-online.de	www.gig-online.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung von Dienstleistungen der Instandhaltung und Wartung von Gleisanlagen für Eisenbahnen sowie allen sonstigen eisenbahnbezogenen Einrichtungen.

Entsprechenserklärung

Die Gleisinstandhaltung Lübeck GmbH entspricht denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung fallen, und wird Ihnen auch zukünftig entsprechen.

Lübeck, im Februar 2025
Gleisinstandhaltung Lübeck GmbH

Geschäftsführung
Jörg Krieger

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführung ist nebenamtlich tätig und erhält dafür keine Bezüge von der Gesellschaft, aber ggf. eine – pauschale oder separat ausgewiesene – Abgeltung der Geschäftsführungstätigkeit durch das Unternehmen, bei dem die hauptamtliche Tätigkeit ausgeübt wird.

Lübecker Musik- und Kongreßhallen Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Anschrift:
Willy-Brandt-Allee 10, 23554 Lübeck

Geschäftsführung:
Ilona Jarabek

Tel.: 0451/7904-0
Fax: 0451/7904-100
E-Mail: info@muk.de
WWW: www.muk.de

Gegenstand des Unternehmens

Betrieb, Verwaltung und Unterhaltung der durch Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Hansestadt Lübeck zur Bewirtschaftung überlassenen städtischen Gebäude, Anlagen und Einrichtungen der Musik- und Kongresshalle und ggf. weiterer Veranstaltungseinrichtungen sowie die Wahrnehmung der sich hieraus ergebenden Rechte, Pflichten, Aufgaben und Befugnisse im Namen und für Rechnung der Hansestadt Lübeck. Die Gesellschaft kann auch selbst als Veranstalterin tätig werden.

Entsprechenserklärung

Die Lübecker Musik- und Kongreßhallen GmbH entspricht denjenigen von der Lübecker Bürgerschaft veröffentlichten, aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes („Kodes“) in der Fassung vom 30.05.2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates fallen. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 20. März 2024 hat die Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH den Empfehlungen des Kodexes in der Fassung vom 30.05.2024 entsprochen.

Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben:

Abweichung 1
Gemäß Ziffer C.2.1.1. sollen die Entwürfe der Prüfberichte zum Ende des vierten [müssen spätestens aber zum Ende des fünften] Monats des folgenden Geschäftsjahres bei der oder dem Aufsichtsratsvorsitzenden und beim Beteiligungscontrolling vorliegen.

Abweichend von der Empfehlung wurde im abgelaufenen Jahr der Entwurf des Prüfberichts erst am 05.06. des folgenden Geschäftsjahres vorgelegt.

Die Lübecker Musik- und Kongreßhallen GmbH wird den Entwurf des Prüfberichts zukünftig bis zum Ende des fünften Monats des folgenden Geschäftsjahres vorlegen und somit der Empfehlung in Ziffer C.2.1.1. entsprechen.

Abweichung 2

Gemäß Ziffer B.2.4.4. sollen in der Zielvereinbarung mit der Geschäftsführung auch Gleichstellungsziele berücksichtigt werden.

Abweichend von der Empfehlung wurden im abgelaufenen Jahr keine Gleichstellungsziele vereinbart, da bereits ein hoher Anteil weiblicher Mitarbeiterinnen besteht und auch die Leitungsebenen überwiegend an weibliche Mitarbeiterinnen vergeben sind.

Lübeck, den 26. März 2025

Jochen Mauritz	Ilona Jarabek
Aufsichtsratsvorsitzender	Geschäftsführerin

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Lübecker Musik und Kongresshallen GmbH, Willy – Brandt – Allee 10 in 23554 Lübeck, ließ sich im Geschäftsjahr 2024 regelmäßig über die wirtschaftliche Situation und den Geschäftsverlauf der Gesellschaft berichten.

Der Aufsichtsrat setzte sich 2024 wie folgt zusammen:

Herr Jochen Mauritz, Aufsichtsratsvorsitzender, Mitglied der Bürgerschaft, CDU
Frau Dr. Annette Scheuer, stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, SPD
Frau Marianne Bermel, Aufsichtsratsmitglied, Norddeutscher Rundfunk
Herr Hermann Eickhoff, Aufsichtsratsmitglied, GAL
Frau Stefanie Finn, Aufsichtsratsmitglied, CDU
Frau Marilla Meier, Bündnis 90/Die Grünen (ab 26.09.2024)
Frau Dr. Silke Schneider, Aufsichtsratsmitglied, Bündnis 90/Die Grünen (bis 04.09.2024)
Herr Dr. Walter Trautsch, Aufsichtsratsmitglied, Musik und Orchesterfreunde
Herr Frank Zahn, Aufsichtsratsmitglied, Mitglied der Bürgerschaft, SPD

Im Jahr 2024 fanden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen statt. Sie wurden am 20.03.2024, 03.07.2024, 25.09.2024 und 27.11.2024 abgehalten.
In allen Sitzungen beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Zukunft der Musik- und Kongresshallen GmbH und insbesondere mit dem Wirtschafts- und Finanzplan.

Der Aufsichtsratsvorsitzende informierte sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen bei der Geschäftsführung über aktuelle Themen.

Trotz des neuen sechsmonatigen Sanierungsabschnitts und der damit verbundenen Einschränkungen konnten mehr Veranstaltungen als ursprünglich angenommen durchgeführt werden. Die zusätzlichen Veranstaltungen erwirtschafteten ein deutliches Umsatzplus (+41%) gegenüber den Berechnungen im Wirtschaftsplan. Diese zusätzlichen Einnahmen haben dazu beigetragen, dass der Wirtschaftsplan unterschritten und so der städtische Haushalt entlastet werden konnte.

Die Einführung der Finanzsoftware DATEV erfolgte zum 01.01.2024. Im Laufe des Jahres wurde der Rechnungseingangsprozess vollständig digitalisiert. Zukünftig werden weitere Prozesse automatisiert.

Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Geschäfte der Gesellschaft von der Geschäftsführung grundsätzlich mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurden.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BRB Revision und Beratung PartG mbB, Drehbahn 9, 20354 Hamburg prüfte den Jahresabschluss der Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH und den Lagebericht.

In der Sitzung am 02.07.2025 erläuterte Herr Frank Lilje von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BRB Revision und Beratung PartG mbB den Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2024 und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2024.
Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BRB Revision und Beratung PartG mbB hat die Prüfung in Übereinstimmung mit §317 HGB und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlussprüfungen vorgenommen. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft gemäß § 53 HGrG.

Nach Abschluss der Prüfung hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Nach der Beurteilung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vermittelt der Jahresabschluss, unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Lübecker Musik und Kongresshallen GmbH zum 31.12.2024 sowie des an diesem Stichtag endenden Geschäftsjahres. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss sowie den Lagebericht.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung den Jahresabschluss mit einer Bilanzsumme von 450.160,85 € für das Geschäftsjahr 2024 und einem ausgewiesenen Jahresergebnis von 0,00 €, nach einer Gewinnabführung in Höhe von 57.396,10 € gemäß Ergebnisabführungsvertrag an die Gesellschafterin Hansestadt Lübeck, festzustellen, dem Lagebericht zuzustimmen und der Geschäftsführerin Entlastung zu erteilen sowie dem Bericht über die Jahresprüfung zuzustimmen.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dem Betriebsrat und der Geschäftsführung für die im Geschäftsjahr geleistete erfolgreiche und über das übliche Maß weit hinausgehende Arbeit und das persönliche Engagement jedes Einzelnen.

Hansestadt Lübeck den 3.07.2024

Aufsichtsrat der Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH

gez. Jochen Mauritz
Aufsichtsratsvorsitzender

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Bermel, Marianne	4	4	▶	100%
Eickhoff, Hermann	4	4	▶	100%
Fimm, Stefanie	4	3	▶	75%
Mauritz, Jochen	4	4	▶	100%
Meier, Marilla	1	1	▶	100%
Scheuer, Annette, Dr.	4	4	▶	100%
Schneider, Silke	2	2	▶	100%
Trautsch, Walter, Dr.	4	4	▶	100%
Zahn, Frank	4	4	▶	100%

Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	4	4	▶	100%
Norddeutscher Rundfunk	4	4	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter Tischvorlagen:	0	Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Jarabek, Ilona	113.000,00 €	99.600,00 €	13.400,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Bermel, Marianne	– €	– €	– €	– €
Eickhoff, Herrmann	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Fimm, Stefanie	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Mauritz, Jochen	500,00 €	500,00 €	– €	– €
Meier, Marilla	75,00 €	75,00 €	– €	– €
Scheider, Silke, Dr.	150,00 €	150,00 €	– €	– €
Scheuer, Annette, Dr.	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Trautsch, Walter, Dr.	– €	– €	– €	– €
Zahn, Frank	300,00 €	300,00 €	– €	– €

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

Anschrift:
Holstentorplatz 1, 23552 Lübeck

Geschäftsführung:
Christian Martin Lukas

Tel.:
0451/88 99 700

Fax:
0451/4091-990

E-Mail:
info@luebeck-tourismus.de

WWW:
www.luebeck-tourismus.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens sind die Vermarktung und Durchführung aller touristischen Serviceangebote für das Stadtgebiet Lübeck und das Ostseeheilbad Travemünde, einschließlich Tourist-Informationen, zentrale Zimmerreservierung, Werbemittelvertrieb, Programmangebote und Betreiben von Souvenirshops, Ferienwohnungsdienst, Eventservice, die Durchführung von Veranstaltungen sowie das Stadtmarketing für Lübeck. Darüber hinaus kann die Gesellschaft auch Aufgaben des Standort- und Kulturmarketings wahrnehmen, sofern sie im Einzelfall durch die Hansestadt Lübeck übertragen werden.

Entsprechenserklärung

Die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH entspricht den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) der Hansestadt Lübeck, beschlossen durch die Lübecker Bürgerschaft am 30. Mai 2024, die in den Verantwortungsbereich der Geschaftsführung und des Aufsichtsrates fallen mit den aufgeführten Ausnahmen und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Die LTM GmbH weicht in folgendem Fall von den Empfehlungen des PCGK ab:

1. Gemäß C.1.2 PCGK
Der Stellenplan soll das Planjahr, das laufende Jahr und das Vorjahr umfassen. Er soll Informationen zu Stellen, Vergütungsgruppen, Voll-/Teilzeit und zur Aufteilung auf Organisationseinheiten enthalten. Veränderungen sind entsprechend ihrer Bedeutung zu erläutern.

Den Empfehlungen wird entsprochen, bis auf den Punkt "Vergütungsgruppen", da diese in der Gesellschaft nicht vorhanden sind.

Lübeck, den 19.03.2025

Lübeck und Travemünde
Marketing GmbH
Für den Aufsichtsrat

Klaus Puschaddel (Vorsitzender)

Lübeck und Travemünde
Marketing GmbH

Christian Martin Lukas (Geschäftsführer)

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH hat sich im Geschäftsjahr 2024 laufend über die wirtschaftliche Situation und Geschäftsentwicklung der Gesellschaft unterrichten lassen.

Es haben im Berichtsjahr 6 gemeinsame Sitzungen mit der Geschäftsführung stattgefunden. Der Aufsichtsrat befasste sich mit den Ergebnissen der Quartalsberichte an die Hansestadt Lübeck gemäß den städtischen Vorgaben sowie mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 sowie mit dem Wirtschaftsplan 2025. Des Weiteren beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Tarifeinführung in 2025 sowie der Auszahlung des Inflationsausgleiches in 2024.
Auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen ließ sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates durch mündliche Berichte der Geschäftsführung über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und wesentliche Vorgänge informieren. Der Aufsichtsrat hat alle übrigen ihm durch Gesetz und Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er ist der Auffassung, dass die Geschäfte der Gesellschaft von der Geschäftsführung grundsätzlich mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den gesellschaftsvertraglichen Bestimmungen geführt wurden.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 geprüft. Er billigt den Jahresabschluss und stimmt dem Lagebericht zu. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Lagebericht für das Jahr 2024 entgegenzunehmen und den Jahresabschluss festzustellen. Die THG-Treuhand GmbH hat auftragsgemäß den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts geprüft. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft. Der Abschlussprüfer hat einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hat den schriftlichen Prüfungsbericht erörtert und keine Einwendungen gegen das Prüfungsergebnis erhoben. Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, dem Bericht über die Prüfung ebenfalls zuzustimmen.

Der Aufsichtsrat überprüft jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit in Form einer Selbstevaluierung. Hierzu führte der Aufsichtsratsvorsitzende im II. Quartal 2024 auf Basis eines detaillierten Fragebogens eine schriftliche Befragung aller Aufsichtsratsmitglieder zur gesamten Bandbreite relevanter Aufsichtsratsthemen durch. Die Auswertung wurde in der Sitzung am 17.06.2024 vom Aufsichtsratsvorsitzenden vorgestellt. Insgesamt wurde die Tätigkeit des Aufsichtsrats von seinen Mitgliedern als unverändert effizient eingeschätzt.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung und allen Mitarbeiter:innen der LTM GmbH für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Der Aufsichtsrat

Lübeck, den 23.06.2025

gez. Klaus Puschaddel
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Alam, Mohamed Ali	6	4	▶	67%
Blankenburg, Axel	6	5	▶	83%
Candan, Aydin	6	6	▶	100%
Jansen, Antje	6	6	▶	100%
Pott, Sophia Marie	6	6	▶	100%
Puschaddel, Klaus	6	6	▶	100%
Taç, Hülya	6	6	▶	100%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	5	5	▶	100%
Kaufmannschaft zu Lübeck	5	5	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**:	0

Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Lukas, Christian Martin	127.008,00 €	105.840,00 €	21.168,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Alam, Mohamed Ali	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Blankenburg, Axel	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Candan, Aydin	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Jansen, Antje	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Pott, Sophia Marie	300,00 €	300,00 €	– €	– €
Puschaddel, Klaus	500,00 €	500,00 €	– €	– €
Taç, Hülya	300,00 €	300,00 €	– €	– €

Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH

Anschrift:

Geniner Straße 80, 23558 Lübeck

Geschäftsführung:
Dr. Jens Meier
Andreas Ortz
Christoph Schweizer

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0800 0230 230	0451/888-1717	info@swhl.de	www.swhl.de

Gegenstand des Unternehmens

Erwerb, Halten und Verwalten von Beteiligungen an Unternehmen, deren Gegenstand

1. die … Versorgung … mit Energie und Wasser,
2. die Durchführung sonstiger der Versorgung… dienender Aufgaben und Dienstleistungen (z.B. Telekommunikation),
3. die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs… und Reiseverkehrs… ist
4. (…) [nach Neuordnung des Bäderbetriebs gegenstandslos]
5. und die Übernahme geschäftsleitender und unterstützender Funktionen für die in den Nr. 1 bis 4 genannten Tochter- und Beteiligungsunternehmen.

Die Gesellschaft … kann im Rahmen des Gesellschaftszwecks auch Geschäftsbesorgungen und Betriebsführungen für kommunale Unternehmen (insbes. der Hansestadt Lübeck) … übernehmen.

Entsprechenserklärung

Die Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.3.2 empfiehlt der Kodex, dass erstmalig von der Hansestadt Lübeck bestellte Aufsichtsratsmitglieder an den vom Beteiligungscontrolling organisierten Fortbildungsmaßnahmen (in Form von Basis-Seminaren) teilnehmen.

Herr Bruno Hönel ist mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. Dezember 2023 zum 1. Januar 2024 in den Aufsichtsrat der Stadtwerke Lübeck Gruppe bestellt worden. Herr Hönel hat nicht an dem vom Beteiligungscontrolling organisierten Seminar teilgenommen.

In Ziffer B.2.3.2 empfiehlt der Kodex, dass die Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten sollen.

Im Vergleich zu der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist der im PCGK angeregte Selbstbehalt unangemessen hoch. Ein solch hoher Selbstbehalt würde vermutlich dazu führen, dass sich das ehrenamtliche Engagement erheblich vermindert und dass sich keine Personen mehr bereitfinden, die Aufgaben eines Aufsichtsrats zu übernehmen. Daher wird auf einen Selbstbehalt verzichtet.

In Ziffer B.2.4.3 empfiehlt der Kodex, dass bei Geschäftsführungen mit mehr als zwei Mitgliedern mindestens ein Mitglied eine Frau sein soll.

Die Geschäftsführung der Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH besteht aus drei Mitgliedern. Alle drei Mitglieder der Geschäftsführung sind männlich. Im Geschäftsjahr 2024 fand keine Neubestellung statt.

Lübeck, 5. März 2025

Ulrich Pluschkell	Dr. Jens Meier	Andreas Ortz	Christoph Schweizer
Vorsitzender des Aufsichtsrates	Geschäftsführer	Geschäftsführer	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben uneingeschränkt wahrgenommen, konnte seine gesetzlich vorgeschriebene Kontrollfunktion gegenüber der Geschäftsführung ausüben und die im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeit obliegenden Entscheidungen treffen.

Die Unterrichtung des Aufsichtsrates durch die Geschäftsführung über die Entwicklung des Geschäftsjahrs erfolgte regelmäßig, zeitnah und umfassend. Dabei hat die Geschäftsführung über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz und die Lage der Gesellschaft und deren Beteiligungen, wie die aktuelle Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage berichtet sowie die wesentlichen Abweichungen gegenüber der Planung erläutert. Im Rahmen der Behandlung des Wirtschafts- und Businessplans hat die Geschäftsführung über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung der Gesellschaft berichtet. Dieser Bericht enthielt die Schwerpunkte der geplanten Geschäftsführung, insbesondere die Erläuterung der beabsichtigten Entwicklungen und strategischen Ausrichtungen des Unternehmens, die Darstellung der Finanz- und Bilanzpolitik und die Erläuterung von Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von früher berichteten Zielen.

Zu besonderen Geschäftsvorgängen, die für die Beurteilung der Geschäftslage oder der Ergebnisentwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung auch zwischen den Sitzungen unverzüglich mittels schriftlicher Berichte umfassend in Kenntnis gesetzt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden und hat diese ausführlich in den einzelnen Sitzungen erörtert. Zudem stand der Aufsichtsratsvorsitzende über die Aufsichtsratssitzungen hinaus mit der Geschäftsführung in regelmäßigem Kontakt und wurde stets über die aktuellen Entwicklungen der Geschäftslage und die wesentlichen Geschäftsvorfälle informiert.

Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über eventuelle Risiken für die SWL Gruppe, deren Bewertungen und Entwicklungen im Rahmen des **Risiko-Managementsystems** informieren lassen.

Das konzernweite **Compliance-Managementsystem (CMS)** dient der Überwachung der Einhaltung von gesetzlichen und selbst auferlegten Regeln. Der hierzu verfasste Bericht zur Compliance-Analyse wurde vom Aufsichtsrat im Rahmen Beratung des Jahresabschlusses zustimmend zur Kenntnis genommen.

Im Berichtsjahr fanden insgesamt sechs Sitzungen des Aufsichtsrats statt. In den Sitzungen hat der Aufsichtsrat mündliche und schriftliche Berichte der Geschäftsführung eingehend diskutiert und die nach Gesetz bzw. Gesellschaftsvertrag erforderlichen Beschlüsse nach gründlicher Prüfung und Beratung gefasst.

Am 29.01.2024 gab es aus Anlass der Wahl des/der Aufsichtsratsvorsitzenden eine Sondersitzung sowie am 29.05.2024 eine gemeinsame Sondersitzung aller Aufsichtsräte der Stadtwerke Lübeck Konzern (kurz SWL) aus Anlass vertiefender Beratungen zur Finanzierungsstrategie der SWL.

Die Präsenz bei den Sitzungen des Aufsichtsrates lag im Geschäftsjahr 2024 bei 80,55 %. (2023: 83,33 %). Die Geschäftsführung hat an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen; zu ausgewählten Tagesordnungspunkten hat der Aufsichtsrat aber auch ohne die Geschäftsführung getagt.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates
Die Sitzungen des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2024 waren im Wesentlichen von den Beratungen und notwendigen Beschlussfassungen zur **Finanzierungsstrategie der SWL** geprägt. Die SWL stehen mit der Umsetzung der Energie-, Mobilitäts- und Wärmewende vor großen Herausforderungen, die einen erheblichen Investitionsbedarf erfordern. Dieser war auch alleiniger Gegenstand der außerordentlichen gemeinsamen Sitzung aller Aufsichtsräte der SWL am 29. Mai 2024. Die Lübecker Bürgerschaft hat als investive Kapitalmaßnahme – und Teil eines mehrjährigen Gesamtpakets zur Eigenkapitalstärkung – im Haushalt 2025 der Hansestadt Lübeck 13 Mio. EUR als Eigenkapitaleinlage in die SWL Gruppe beschlossen.

Weitere Beratungen und Beschlussfassungen erfolgten zu folgenden Projekten:

In seiner Sitzung im Dezember 2023 beschloss der Aufsichtsrat der Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH im Rahmen die Erstellung einer **Personalstrategie** unter Berücksichtigung der zukünftigen Herausforderungen der einzelnen Geschäftsfelder und der daraus resultierenden Bedarfe an Recruiting und Fortbildung. Im zurückliegenden Geschäftsjahr wurde daher neben dem **Personalbedarfskonzept** auch zur Personalstrategie ein erster Bericht erstattet, in dem u. a. auch ein Bedarf zur Umstrukturierung im Bereich HR identifiziert wurde. Der Aufsichtsrat wird dieses Thema wegen seiner großen Bedeutung für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung intensiv weiterverfolgen.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats aus September 2023 berichtete die Geschäftsführung fortlaufend über den **Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur** für E-Mobile. Der Ausbau erfolgt mit dem Ziel, den flächendeckenden und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in Lübeck zu erreichen. Zudem wurde der Aufsichtsrat stetig über die Entwicklung des neuen Geschäftsfelds **EDL@home** in Kooperation mit der Wascher Gruppe informiert. Fokus von EDL@home sind Beratung, Installation, Betrieb, Verkauf, Verpachtung und Vermietung von Photovoltaik-Anlagen, Energiespeichern, Ladeinfrastruktur, Energiemanagement-Systemen und umweltfreundlichen Heizungsanlagen im Ein- und Zweifamilienhaus-Bereich.

Ein wiederkehrender Berichtspunkt in den Aufsichtsratssitzungen 2024 war das **Projekt Digitalisierung der Netze**. Darüber hinaus berichtete die Geschäftsführung über den Status IT-Sicherheit in der SWL. Erörtert wurden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung er IT-Sicherheit.

Die **Wirtschaftsplan 2025** wurde in der Sitzung des Aufsichtsrates am 09.12.2024 beschlossen. Aufgrund der besonderen Herausforderungen, die mit Finanzierungsstrategie SWL einhergingen und -gehen, wurde - in großer Übereinkunft der Aufsichtsratsmitglieder und Gesellschafter - der Ausblick 2026 – 2029 (Businessplanung) für alle Konzerngesellschaften in einer Sondersitzung am 20.02.2025 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat in dieser Sitzung auch beschlossen, die Geschäftsführer der SWL Gruppe zu ermächtigen, den Wirtschaftsplänen und Ausblicken 2026 - 2029 für die SWL Energie, SWL Digital GmbH, SWL Innovation GmbH, TraveKom projects GmbH & Co. KG und TraveKom projects Verwaltung GmbH zuzustimmen. In den Gesellschafterversammlungen der Konzerngesellschaften wurden anschließend den Empfehlungen des Aufsichtsrats folgend entsprechende Beschlüsse gefasst.

Lübecker Public Corporate Governance Kodex
Der Aufsichtsrat der SWL Gruppe GmbH bekennt sich zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex, der von der Lübecker Bürgerschaft als Leitlinie für eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung beschlossen wurde und Grundsätze und Standards der Unternehmensführung und Kontrolle für die Beteiligungen der Hansestadt Lübeck enthält. Gemeinsam mit der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat eine Erklärung zur Einhaltung des PCGK abgegeben.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrates
Eine Maßnahme aus dem PCGK ist eine jährliche Effizienzprüfung der Arbeit des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat der SWL Gruppe hat am 20.06.2025 über die Organisation, den Ablauf und die Ergebnisse der Aufsichtsratsarbeit im Geschäftsjahr 2024 konstruktiv beraten und erforderliche Maßnahmen zur Effizienzsteigerung beschlossen.

Jahresabschlussprüfung 2024 und Entlastung der Geschäftsführung
Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 sowie die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz wurden von dem gemäß Gesellschafterbeschluss vom 20.06.2024 zum Abschlussprüfer bestellten Wirtschaftsprüfungsunternehmen PricewaterhouseCoopers GmbH (kurz: PwC) geprüft. Hierzu wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat von den Prüfungsergebnissen Kenntnis genommen. Er hat den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag der Geschäftsführung über die Verwendung des Jahresergebnisses geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfungen sind keine Einwände zu erheben. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 20.06.2025 den Jahresabschluss in der von der Geschäftsführung vorgelegten Form gebilligt und für die Gesellschafterversammlung entsprechende Empfehlungen ausgesprochen.

Personelle Veränderungen
Im Aufsichtsrat der SWL Gruppe hat es im Berichtsjahr personelle Veränderungen gegeben:

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30. November 2023 die Abberufung und Wahl von vier Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag der Lübecker Bürgerschaft benannt worden sind, beschlossen. Die neuen Mitglieder wurden zum 01.01.2024 (wieder-)gewählt und bestellt. Namentlich handelt es sich um folgende Mitglieder: Frau Michelle Akyurt, Frau Birte Duggen, Herr Bruno Hönel, Frau Sonja Lengen, und Herr Ulrich Pluschkell und Herr Andreas Zander,

Im Rahmen der Sondersitzung des Aufsichtsrates am 29. Januar 2024 wurde Herr Ulrich Pluschkell erneut zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats nimmt die Gleichstellungsbeauftragte der SWL an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil, um ggf. als Sachverständige bzw. Auskunftsperson zur Beratung einzelner Gegenstände hinzugezogen zu werden. Die bisherige Gleichstellungsbeauftragte des Stadtwerke Lübeck Konzerns, Frau Jutta Kaltenbach, ist mit Ablauf des 31. Dezember 2024 aus dieser Funktion ausgeschieden. Die Stelle wurde neu besetzt.

Der Aufsichtsrat spricht allen Mitarbeiter:innen, dem Betriebsrat und der Geschäftsführung für ihre im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit, die trotz schwieriger Rahmenbedingungen ein gutes Jahresergebnis ermöglicht hat, Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, 20. Juni 2025

Aufsichtsratsvorsitzender der
Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH

gez. Ulrich Pluschkell

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Akyurt, Michelle	6	6	▶	100%
Bottke, Andreas	6	5	▶	83%
Duggen, Birte	6	4	▶	67%
Hönel, Bruno	6	4	▶	67%
Kordt, Jörg	6	6	▶	100%
Kröger, Thomas	6	6	▶	100%
Lengen, Sonja	6	6	▶	100%
Manke, Christian	6	1	▶	17%
Pluschkell, Ulrich	6	6	▶	100%
Schmidt-Vanderheyden, Sabine	6	6	▶	100%
Wübben, Andreas	6	3	▶	50%
Zander, Andreas	6	5	▶	83%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	6	6	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**:	0	Geschäftsjahr: 2024

Tischvorlagen sind Beschlussvorlagen, die erst in Präsenzsitzungen des Aufsichtsrates umverteilt (also nicht vorab mit den Sitzungsunterlagen verschickt) wurden.

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Dr. Jens Meier (Herr Dr. Meier erhält noch eine gesonderte Vergütung in der SWL Energie)	79.654,60 €	61.600,00 €	18.054,60 €	– €
Ortz, Andreas	267.045,38 €	213.314,60 €	53.730,78 €	– €
Schweizer, Christoph	269.607,86 €	221.423,28 €	48.184,58 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Akyurt, Michelle	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Bottke, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Duggen, Birte	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Hönel, Bruno	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Kordt, Jörg	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Kröger, Thomas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Lengen, Sonja	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Manke, Christian	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Pluschkell, Ulrich	1.900,00 €	1.900,00 €	– €	– €
Schmidt-Vanderheyden, Sabine	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wübben, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Zander, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €

Stadtwerke Lübeck Digital GmbH

Anschrift:

Geniner Straße 80, 23558 Lübeck

Geschäftsführung:
Christoph Schweizer
Dr. Jens Meier (bis 30.06.2025)

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/888-1040	0451/888-1049	info@travekom.de	www.travekom.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Netzaufbau und -betrieb in den Bereichen Digitalisierung und Telekommunikation sowie die Entwicklung, die Bereitstellung und der Vertrieb entsprechender Produkte, Dienstleistungen und datenbasierter Geschäftsmodelle. Dies umfasst auch eine interkommunale Zusammenarbeit in der Region, einschließlich aller damit unmittelbar und mittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten, die die digitale Befähigung und Transformation in diesen Gesellschaften und Organisationen beinhalten.

Entsprechenserklärung

Die Stadtwerke Lübeck Digital GmbH entspricht den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Lübeck, 5. März 2025

Dr. Jens Meier
Geschäftsführer

Christof Schweizer
Geschäftsführer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Dr. Meier (bis 30.06.2025) und Herrn Schweizer sind über ihre Dienstverträge mit der SWL Gruppe abgegolten.

Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH

Anschrift:

Geschäftsführung:
Dr. Jens Meier
Christoph Schweizer

Geniner Straße 80, 23558 Lübeck

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/888-0	0451/888-1717		

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung, Koordinierung und Umsetzung von innovativen Geschäftsmodellen und Dienstleistungen, Produkten und Konzepten im Bereich der Energie- und Wasserversorgung, der Telekommunikation- und Funkversorgung sowie der Mobilität.

Entsprechenserklärung

Die Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH entspricht den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Lübeck, 5. März 2025

Dr. Jens Meier
Geschäftsführer

Christoph Schweizer
Geschäftsführer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Dr. Meier und Herrn Schweizer sind über ihre Dienstverträge mit der SWL Gruppe abgegolten.

Stadtwerke Lübeck Energie GmbH

Anschrift:

Geniner Straße 80, 23558 Lübeck

Geschäftsführung:
Dr. Jens Meier
Dr. Sven Orlowski (seit 15.01.2024)

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0800 0230230	0451/888-1717	info@swhl.de	www.swhl.de

Gegenstand des Unternehmens

Sichere, wirtschaftliche, sozialverträgliche sowie umwelt- und ressourcenschonende Versorgung mit Energie und Wasser, Erzeugung, Bezug, Handel, Transport und Verteilung von Strom, Gas, Wärme und Wasser sowie alle dazugehörigen versorgungs- und energiewirtschaftlichen Aufgaben und Dienstleistungen.

Die Gesellschaft kann auch Geschäftsbesorgungen und Betriebsführungen für kommunale Unternehmen (insbesondere der Hansestadt Lübeck) und andere Unternehmen übernehmen, die nicht Tätigkeiten i. S. d. Abs. 1 ausüben.

Entsprechenserklärung

Die Stadtwerke Lübeck Energie GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.3.2 empfiehlt der Kodex, dass die Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten sollen.

Im Vergleich zu der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist der im PCGK angeregte Selbstbehalt unangemessen hoch. Ein solch hoher Selbstbehalt würde vermutlich dazu führen, dass sich das ehrenamtliche Engagement erheblich vermindert und dass sich keine Personen mehr bereitfinden, die Aufgaben eines Aufsichtsrats zu übernehmen. Daher wird auf einen Selbstbehalt verzichtet.

In Ziffer C.2.2 empfiehlt der Kodex, dass für die Schlussbesprechung der Entwurf des Prüfberichts dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Beteiligungscontrolling und ggf. dem Landesrechnungshof spätestens eine Woche vor dem Gesprächstermin vorliegen soll.

Von dieser Empfehlung wurde abgewichen. Tatsächlich lag der Prüfbericht erst am Vortag der Besprechung den vorstehend Benannten vor.

Lübeck, 4. März 2025

Bernd Möller Vorsitzender des Aufsichtsrates	Dr. Jens Meier Geschäftsführer	Dr. Sven Orlowski Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtstrat hat im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben uneingeschränkt wahrgenommen. Er konnte seine gesetzlich vorgeschriebene Kontrollfunktion gegenüber der Geschäftsführung ausüben und die im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeit obliegenden Entscheidungen treffen.

Die Unterrichtung des Aufsichtsrates durch die Geschäftsführung über die Entwicklung des Geschäftsjahres erfolgte regelmäßig, zeitnah und umfassend. Dabei hat die Geschäftsführung über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz und die Lage der Gesellschaft und deren Beteiligungen, wie die aktuelle Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage berichtet sowie die wesentlichen Abweichungen gegenüber der Planung erläutert. Im Rahmen der Behandlung des Wirtschafts- und Businessplanes hat die Geschäftsführung über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung der Gesellschaft berichtet. Dieser Bericht enthielt die Schwerpunkte der geplanten Geschäftsführung, insbesondere die Erläuterung der beabsichtigten Entwicklungen und strategischen Ausrichtungen des Unternehmens, die Darstellung der Finanz- und Bilanzpolitik und die Erläuterung von Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von früher berichteten Zielen.

Zu besonderen Geschäftsvorgängen, die für die Beurteilung der Geschäftslage oder der Ergebnisentwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung auch zwischen den Sitzungen unverzüglich mittels schriftlicher Berichte umfassend in Kenntnis gesetzt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden und hat diese ausführlich in den einzelnen Sitzungen erörtert. Zudem stand der Aufsichtsratsvorsitzende über die Aufsichtsratssitzungen hinaus mit der Geschäftsführung in regelmäßigem Kontakt und wurde stets über die aktuellen Entwicklungen der Geschäftslage und die wesentlichen Geschäftsvorfälle informiert.

Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über Risiken für die SWL, deren Bewertungen sowie Aktivitäten im Rahmen der Darstellung der Ergebnisse **des Risiko-Managementsystems** informieren lassen.

Das konzernweite **Compliance-Managementsystem (CMS)** dient der Überwachung der Einhaltung von gesetzlichen und selbst auferlegten Regeln. Der hierzu verfasste Bericht zur Compliance-Analyse wird dem Aufsichtsrat jährlich im Rahmen der Sitzung zur Beratung des Jahresabschlusses zur Kenntnis gegeben.

Sitzungen des Aufsichtsrates
Im Berichtsjahr fanden insgesamt sechs Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Am 29.01.2024 gab es aus Anlass der Wahl des/der Aufsichtsratsvorsitzenden und der/des 2. Vorsitzenden eine Sondersitzung sowie am 29.05.2024 eine gemeinsame Sondersitzung aller Aufsichtsräte der Stadtwerke Lübeck (kurz SWL) aus Anlass vertiefender Beratungen zur Finanzierungsstrategie der SWL. In diesen hat der Aufsichtsrat mündliche und schriftliche Berichte sowie schriftliche Berichtsvorlagen der Geschäftsführung eingehend diskutiert und die nach Gesetz bzw. Gesellschaftsvertrag erforderlichen Beschlüsse nach gründlicher Prüfung und Beratung gefasst.

Die Sitzungen fanden im Jahr 2024 ausnahmslos in Präsenz statt. Zu ausgewählten Tagesordnungspunkten, die eine inhaltliche Deckung aufwiesen, tagten der Aufsichtsrat der TraveNetz und der Aufsichtsrat der SWL Energie gemeinsam.

Die Präsenz bei den Sitzungen des Aufsichtsrats lag 2024 bei 82 %. Die Mitglieder der Geschäftsführung haben an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen.
Der Aufsichtsratsvorsitzende und einzelne Aufsichtsratsmitglieder standen mit der Geschäftsführung stets in engem Kontakt, um sich über die aktuelle Geschäftsentwicklung und anstehende unternehmerische Entscheidungen zu informieren.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates
Die Sitzungen des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2024 waren im Berichtsjahr im Wesentlichen von den Beratungen und notwendigen Beschlussfassungen zur **Finanzierungsstrategie der SWL** geprägt. Die SWL stehen mit der Umsetzung der Energie- Mobilitäts- und Wärmewende vor großen Herausforderungen, die einen erheblichen Investitionsbedarf erfordern. Diese war auch alleiniger Gegenstand der außerordentlichen, gemeinsamen Sitzung aller Aufsichtsräte der SWL am 29. Mai 2025. Die Lübecker Bürgerschaft hat als investive Kapitalmaßnahme – und als Teil eines mehrjährigen Gesamtpaketes – im Haushalt 2025 der Hansestadt Lübeck 13 Mio. EUR als Eigenkapitaleinlage in die SWL Gruppe vorgesehen.

Weitere Beratungen und Beschlussfassungen erfolgten zu folgenden Projekten:

Fernwäremestrategie: Mit dem Ziel sich als führender Akteur bei der Gestaltung und Umsetzung der Wärmewende in der Hansestadt Lübeck und den Gasnetzgebieten der TraveNetz zu positionieren, erstellte die SWL Energie eine integrierte Wärmestrategie. Im Dezember 2024 erfolgte die Abschlusspräsentation.

EE-Projekte: Im Berichtsjahr beteiligte sich die SWL Energie an den TraveEE-Projektgesellschaften Windpark Heilshoop GmbH & Co. KG und Windpark Wesenstedt Wesenstedt GmbH & Co. KG.

Die Geschäftsführung berichtete weiter vorlaufend über den **Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur** und die **Kooperation EDL@home** mit der Wascher Gruppe.
Der Ausbau erfolgt mit dem Ziel den flächendeckenden und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in Lübeck zu erreichen. Der Projektplan sieht vor, dass die SWL Energie von der SWL Innovation auf unbestimmte Zeit die öffentliche Ladeinfrastruktur nach Inbetriebnahme der jeweiligen Ladestation pachtet.

Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat über den Status verschiedener Projekte – **Wasserstrategie, iKwK-Anlage Moisling, Erschließung Grundwassergebiet Kleinsee-Nord, Erneuerbare Energien und Flexibilitäten** – informiert.

GF-Angelegenheit: Herr Der. Sven Orlowski ist seit dem 15.01.2024 neuer Geschäftsführer der SWL Energie.

Der WP 2025 wurde in der letzten Sitzung des Aufsichtsrates am 09.12.2024 beschlossen. Auf Grund der besonderen Herausforderungen, die mit Finanzierungsstrategie SWL einhergingen, wurde – in großer Übereinkunft der Aufsichtsratsmitglieder und Gesellschafter – der Ausblick 2026 – 2029 in der Sondersitzung am 20,02.2025 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Lübecker Public Corporate Governance Kodex
Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Lübeck GmbH bekennt sich zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex, der als Leitlinie guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet wurde und Grundsätze und Standards der Unternehmensführung und Kontrolle für die Beteiligungen der Hansestadt Lübeck enthält. Gemeinsam mit der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat eine Erklärung zur Einhaltung des PCGK abgegeben.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrates
Eine Maßnahme aus dem PCGK ist eine jährliche Effizienzprüfung des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat der SWL Energie hat im März 2025 über die Organisation und den Ablauf der Aufsichtsratsarbeit im Geschäftsjahr 2024 diskutiert und konstruktiv beraten. Der Aufsichtsrat hat Folgerungen aus den Ergebnissen der Effizienzprüfung 2024 aufgezeigt und die Überprüfung der Geschäftsführung auf Umsetzbarkeit beschlossen.

Jahresabschlussprüfung 2024 und Entlastung der Geschäftsführung
Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 sowie die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz wurden von dem gemäß Gesellschafterbeschluss vom 13. Juni 2024 zum Abschlussprüfer bestellten Wirtschaftsprüfungsunternehmen PricewaterhouseCoopers GmbH (kurz: PWC) geprüft und der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat von den Prüfungsergebnissen Kenntnis genommen. Er hat den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag der Geschäftsführung über die Verwendung des Jahresabschlusses geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfungen sind keine Einwände zu erheben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss in der von der Geschäftsführung vorgelegten Form.

Der Aufsichtsrat empfiehlt darüber hinaus der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss 2024 festzustellen und der Geschäftsführung der Stadtwerke Lübeck Energie GmbH Entlastung zu erteilen.

Personelle Veränderungen
Im Aufsichtsrat der SWL Energie hat es im Berichtsjahr personelle Veränderungen gegeben:

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30. November 2023 die Abberufung und Wahl von vier Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag der Lübecker Bürgerschaft benannt worden sind, beschlossen. Die neuen Mitglieder wurden zum 01.01.2024 (wieder-) gewählt und bestellt. Namentlich handelt es sich um folgende Mitglieder: Frau Michelle Akyurt, Herr Thorsten Fürter, Frau Gabriele Gröschl-Bahr und Herr Bernd Möller.

Im Rahmen der bereits benannten Sondersitzung des Aufsichtsrates am 29. Januar 2024 wurde Herr Bernd Möller zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.
Gem. Ziffer 4.8 der GO für AR nimmt die Gleichstellungsbeauftragte an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil, um ggf. als Sachverständige, bzw. Auskunftsperson zur Beratung einzelner Gegenstände hinzugezogen zu werden. Die bisherige Gleichstellungsbeauftragte des Stadtwerke Lübeck Konzerns, Frau Jutta Kaltenbach ist mit Ablauf des 31. Dezember 2024 in die Freiphase der Altersteilzeit im sog. Blockmodell eingetreten. Die Stelle konnte erfolgreich nachbesetzt werden.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung und allen Mitarbeiter:innen für ihre im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, den 17. Juni 2025

Bernd Möller
Aufsichtsratsvorsitzender

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Akyurt, Michelle	6	6		100%
Becker, Christian, Dr.	6	3		50%
Bottke, Andreas	6	5		83%
Fürter, Thorsten	6	6		100%
Manke, Christian	6	2		33%
Möller, Bernd	6	6		100%
Rohbeck, Gabriele	6	5		83%
Stahlkopf, Thomas	6	6		100%
Ullrich, Wilfried	6	6		100%
Wiens, Marcus	6	4		67%
Wübben, Andreas	6	4		67%
Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	6	6		100%
Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH	6	6		100%

Stadtwerke Aachen Aktiengesellschaft	6	6	□	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**: 0

Geschäftsjahr: 2024

Tischvorlagen sind Beschlussvorlagen, die erst in Präsenzsitzungen des Aufsichtsrates umverteilt (also nicht vorab mit den Sitzungsunterlagen verschickt) wurden.

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Meier, Jens, Dr.	231.933,79 €	200.500,07 €	31.433,72 €	– €
Orlowski, Sven (15.01.bis 31.10.2024)	174.228,25 €	174.228,25 €	– €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Akyurt, Michelle	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Becker, Christian, Dr.	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Bottke, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Fürter, Thorsten	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Gröschl-Bahr, Gabriele				
Manke, Christian	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Möller, Bernd	1.900,00 €	1.900,00 €	– €	– €
Rohbeck, Gabriele	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Stahlkopf, Thomas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Ullrich, Wilfried	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wiens, Marcus	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wübben, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €

TraveKom projects GmbH & Co. KG und TraveKom projects Verwaltungs GmbH

Anschrift:	Geschäftsführung:
Geniner Straße 80, 23558 Lübeck	Christoph Schweizer Dr. Jens Meier (bis 30.06.2025)

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/888-0	0451/888-1717		

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist die Bereitstellung und der Vertrieb von Produkten und datenbasierten Geschäftsmodellen zur Entwicklung von nachhaltigen und vernetzten Kommunen insbesondere im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit in Deutschland, einschließlich aller damit unmittelbar und mittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten, die die digitale Befähigung und Transformation in diesen Kommunen beinhalten.

Entsprechenserklärung

Die TraveKom projects GmbH & Co. KG entspricht den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Lübeck, 5. März 2025

Dr. Jens Meier	Christoph Schweizer
Geschäftsführer	Geschäftsführer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführung der GmbH & Co. KG wird durch die TraveKom projects Verwaltung GmbH wahrgenommen.
Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Dr. Meier (bis 30.06.2025) und Herrn Schweizer in der Verwaltungs GmbH sind über ihre Dienstverträge mit der SWL Gruppe abgegolten.

TraveNetz GmbH

Anschrift:
Geniner Straße 80, 23558 Lübeck

Geschäftsführung:
Rade Lukic

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/888-8080	0451/888-1441	info@travenetz.de	www.travenetz.de

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb, die Unterhaltung und der Ausbau der örtlichen Verteilungsanlagen für Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser einschließlich aller dazugehörigen Aufgaben und Dienstleistungen.

Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Gesellschaftszweck unmittelbar und mittelbar gefördert werden kann. Die Gesellschaft kann sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, insbes. der Bestimmungen des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (EnWG), zur Erfüllung ihrer Aufgaben anderer Unternehmen bedienen, sich an gleichartigen oder ähnlichen Unternehmen beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe errichten, erwerben und pachten, deren Vertretung übernehmen sowie Interessengemeinschaften eingehen und errichten.

Entsprechenserklärung

Die TraveNetz GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.3.2 empfiehlt der Kodex, dass die Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten sollen.

Im Vergleich zu der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist der im PCGK angeregte Selbstbehalt unangemessen hoch. Ein solch hoher Selbstbehalt würde vermutlich dazu führen, dass sich das ehrenamtliche Engagement erheblich vermindert und dass sich keine Personen mehr bereitfinden, die Aufgaben eines Aufsichtsrats zu übernehmen. Daher wird auf einen Selbstbehalt verzichtet.

In Ziffer C. 2.2 empfiehlt der Kodex, dass für die Schlussbesprechung der Entwurf des Prüfberichts dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Beteiligungscontrolling und ggf. dem Landesrechnungshof spätestens eine Woche vor dem Gesprächstermin vorliegen soll.

Von dieser Empfehlung wurde abgewichen. Tatsächlich lag der Prüfbericht erst wenige Tage vor der Besprechung den vorstehend Benannten vor.

Lübeck, 4. März 2025

Bernd Möller	Rade Lukic
Vorsitzender des Aufsichtsrates	Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der TraveNetz GmbH hat im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben uneingeschränkt wahrgenommen, konnte seine gesetzlich vorgeschriebene Kontrollfunktion gegenüber der Geschäftsführung ausüben und die im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeit obliegenden Entscheidungen treffen.

Die Unterrichtung des Aufsichtsrates durch die Geschäftsführung über die Entwicklung des Geschäftsjahres erfolgte regelmäßig, zeitnah und umfassend. Dabei hat die Geschäftsführung über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz und die Lage der Gesellschaft und deren Beteiligungen, wie die aktuelle Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage berichtet sowie die wesentlichen Abweichungen gegenüber der Planung erläutert. Im Rahmen der Behandlung des Wirtschafts- und Businessplanes hat die Geschäftsführung über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung der Gesellschaft berichtet. Dieser Bericht enthielt die Schwerpunkte der geplanten Geschäftsführung, insbesondere die Erläuterung der beabsichtigten Entwicklungen und strategischen Ausrichtungen des Unternehmens, die Darstellung der Finanz- und Bilanzpolitik und die Erläuterung von Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von früher berichteten Zielen.

Zu besonderen Geschäftsvorgängen, die für die Beurteilung der Geschäftslage oder der Ergebnisentwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung auch zwischen den Sitzungen unverzüglich mittels schriftlicher Berichte umfassend in Kenntnis gesetzt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden und hat diese ausführlich in den einzelnen Sitzungen erörtert. Zudem stand der Aufsichtsratsvorsitzende über die Aufsichtsratssitzungen hinaus mit der Geschäftsführung in regelmäßigem Kontakt und wurde stets über die aktuellen Entwicklungen der Geschäftslage und die wesentlichen Geschäftsvorfälle informiert.

Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über Risiken für die TraveNetz, deren Bewertungen sowie Aktivitäten im Rahmen der Darstellung der Ergebnisse des **Risiko-Managementsystems** informieren lassen.

Das konzernweite **Compliance-Managementsystem (CMS)** dient der Überwachung der Einhaltung von gesetzlichen und selbst auferlegten Regeln. Der hierzu verfasste Bericht zur

Compliance-Analyse wird dem Aufsichtsrat jährlich im Rahmen der Sitzung zur Beratung des Jahresabschlusses zur Kenntnis gegeben.

Sitzungen des Aufsichtsrats
Im Berichtsjahr fanden insgesamt sechs Präsenssitzungen des Aufsichtsrats statt. Am 29.01.2024 gab es aus Anlass der Wahl des/der Aufsichtsratsvorsitzenden und der/des 2.Vorsitzenden eine Sondersitzung sowie am 29.05.2025 eine gemeinsame Sondersitzung aller Aufsichtsräte der Stadtwerke Lübeck (kurz SWL) aus Anlass vertiefender Beratungen zur Finanzierungsstrategie der SWL. In diesen hat der Aufsichtsrat mündliche und schriftliche Berichte sowie schriftliche Berichtsvorlagen der Geschäftsführung eingehend diskutiert und die nach Gesetz bzw. Gesellschaftsvertrag erforderlichen Beschlüsse nach gründlicher Prüfung und Beratung gefasst.

Die Aufsichtsratssitzungen fanden zu ausgewählten Tagesordnungspunkten, die eine inhaltliche Deckung aufwiesen, gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der SWL Energie statt.

Die Präsenz bei den Sitzungen des Aufsichtsrates lag im Geschäftsjahr 2024 bei 79 %. Die Geschäftsführung hat an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen.

Der Aufsichtsratsvorsitzende und einzelne Aufsichtsratsmitglieder standen mit der Geschäftsführung stets in engem Kontakt, um sich über die aktuelle Geschäftsentwicklung und anstehende unternehmerische Entscheidungen zu informieren.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates
Die Sitzungen des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2024 waren im Berichtsjahr im Wesentlichen von den Beratungen und notwendigen Beschlussfassungen zur Finanzierungsstrategie der SWL geprägt. Die SWL stehen mit der Umsetzung der Energie- Mobilitäts- und Wärmewende vor großen Herausforderungen, die einen erheblichen Investitionsbedarf erfordern. Diese war auch alleiniger Gegenstand der außerordentlichen, gemeinsamen Sitzung aller Aufsichtsräte der SWL am 29. Mai 2024. Die Lübecker Bürgerschaft hat als investive Kapitalmaßnahme – und Teil eines mehrjährigen Gesamtpaketes – im Haushalt 2025 der Hansestadt Lübeck 13 Mio. EUR als Eigenkapitaleinlage in die SWL Gruppe vorgesehen.

Weitere Beratungen und Beschlussfassungen gab es zu folgenden Themen:

Ein wiederkehrender Berichtspunkt in den Aufsichtsratssitzungen 2024 war das **Projekt Digitalisierung der Netze.**

Darüber hinaus wurde kontinuierlich über **die Preisentwicklungen der (vorläufigen) Netzentgelte** Strom und Gas berichtet. Aufgezeigt wurden neben der Systematik der BNetzA auch Einflussfaktoren (z.B. Veränderungen der Erlösobergrenzen, Mengenentwicklungen).

Ende des Jahres wurde über die **Forderungen der SWL** berichtet. Seit Januar 2024 gibt es ein konzernweites monatliches Forderungsmonitoring. Hierbei handelt es sich um ein sog. Offene-Posten-Monitoring. Darauf aufbauend finden monatlich Gespräche mit den Fachbereichen zur Bewertung der Forderungsbestände und frühzeitigen Ableitungen von Maßnahmen. Die relevanten Prozesse, die zum Teil eine erhebliche Komplexität aufweisen (Beispiel Fernwärme)

werden in 2025 grundlegend überarbeitet. Vor diesem Hintergrund erfolgt eine fortlaufende Berichterstattung in den Aufsichtsratssitzungen.

Die **WP 2025** wurde in der letzten Sitzung des Aufsichtsrates am 09.12.2024 beschlossen. Auf Grund der besonderen Herausforderungen, die mit der Finanzierungsstrategie SWL einhergingen, wurde - in großer Übereinkunft der Aufsichtsratsmitglieder und Gesellschafter- der Ausblick 2026 – 2029 in der Sondersitzung am 20.02.2025 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Lübecker Public Corporate Governance Kodex
Der Aufsichtsrat der TraveNetz GmbH bekennt sich zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex, der als Leitlinie guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet wurde und Grundsätze und Standards der Unternehmensführung und Kontrolle für die Beteiligungen der Hansestadt Lübeck enthält. Gemeinsam mit der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat eine Erklärung zur Einhaltung des PCGK abgegeben.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrates
Eine Maßnahme aus dem PCGK ist eine jährliche Effizienzprüfung des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat der TraveNetz hat im März 2025 über die Organisation und den Ablauf der Aufsichtsratsarbeit im Geschäftsjahr 2024 diskutiert und konstruktiv beraten. Der Aufsichtsrat hat Folgerungen aus den Ergebnissen der Effizienzprüfung 2024 aufgezeigt und die Überprüfung durch die Geschäftsführung auf Umsetzbarkeit beschlossen.

Jahresabschlussprüfung 2024 und Entlastung der Geschäftsführung
Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 sowie die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz wurden von dem gemäß Gesellschafterbeschluss vom 13. Juni 2024 zum Abschlussprüfer bestellten Wirtschaftsprüfungsunternehmen PricewaterhouseCoopers GmbH (kurz: PWC) geprüft und der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat von den Prüfungsergebnissen Kenntnis genommen. Er hat den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag der Geschäftsführung über die Verwendung des Jahresabschlusses geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfungen sind keine Einwände zu erheben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss in der von der Geschäftsführung vorgelegten Form.

Der Aufsichtsrat empfiehlt darüber hinaus der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss 2024 entsprechend festzustellen und der Geschäftsführung der TraveNetz Entlastung zu erteilen.

Überdies war im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2024 die Bestandsanalyse der Governance Strukturen für alle Gesellschaften ein Prüfungsschwerpunkt. PwC wird hierzu in der Aufsichtsratssitzung am 17. Juni 2025 berichten.

Personelle Veränderungen
Im Aufsichtsrat der TraveNetz hat es im Berichtsjahr personellen Veränderungen gegeben:

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30. November 2023 die Abberufung und Wahl von vier Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag der Lübecker Bürgerschaft benannt worden sind, beschlossen. Die neuen Mitglieder wurden zum 01.01.2024 (wieder-) gewählt und bestellt. Namentlich handelt es sich um folgende Mitglieder: Frau Michelle Akyurt, Herr Thorsten Fürter, Frau Gabriele Gröschl-Bahr und Herr Bernd Möller.

Im Rahmen der bereits benannten Sondersitzung des Aufsichtsrates am 29. Januar 2024 wurde Herr Bernd Möller zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Nach dem beruflich bedingten Wechsel des Vorstandsvorsitzenden der Schleswig-Holstein Netz Beteiligungs-AG, Herrn Matthias Boxberger, wurde, beginnend mit dem 01. September 2024, der Finanzvorstand und Vorstandsvorsitzende der HanseWerk AG, Herr Christian Fenger, als Aufsichtsratsmitglied der TraveNetz gewählt. Herr Fenger wurde vom Aufsichtsrat in der Sitzung am 16. September 2024 zum 1. stv. Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Gem. Ziffer 4.8 der GO für AR nimmt die Gleichstellungsbeauftragte an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil, um ggf. als Sachverständige, bzw. Auskunftsperson zur Beratung einzelner Gegenstände hinzugezogen zu werden. Die bisherige Gleichstellungsbeauftragte des Stadtwerke Lübeck Konzerns, Frau Jutta Kaltenbach ist mit Ablauf des 31. Dezember 2024 in die Freiphase der Altersteilzeit im sog. Blockmodell eingetreten. Die Stelle konnte erfolgreich nachbesetzt werden.

Der Aufsichtsrat spricht der Geschäftsführung und allen Mitarbeiter:innen für ihre im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, den 17. Juni 2025

Bernd Möller
Aufsichtsratsvorsitzender
TraveNetz GmbH

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Akyurt, Michelle	6	6	▶	100%
Becker, Christian, Dr.	6	3	▶	50%
Bottke, Andreas	6	5	▶	83%
Boxberger, Matthias	4	2	▶	50%
Fenger, Christian	2	2	▶	100%
Fürter, Thorsten	6	6	▶	100%
Gröschl-Bahr, Gabriele	6	6	▶	100%
Manke, Christian	6	2	▶	33%
Möller, Bernd	6	6	▶	100%
Rohbeck, Gabriele	6	5	▶	83%
Stahlkopf, Thomas	6	6	▶	100%

Wiens, Marcus	6	4	▶	67%
Wübben, Andreas	6	4	▶	67%

Gesellschafter

Stadtwerke Lübeck Energie GmbH	6	6	▶	100%
Schleswig-Holstein Netz AG	6	6	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**:	0	Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Lukic, Rade	172.024,12 €	157.699,12 €	14.325,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Akyurt, Michelle				
Becker, Christian, Dr.	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Bottke, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Boxberger, Matthias	1.000,00 €	1.000,00 €	– €	– €
Fenger, Christian	500,00 €	500,00 €	– €	– €
Fürter, Thorsten	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Gröschl-Bahr	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Manke, Christian	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Möller, Bernd	1.900,00 €	1.900,00 €	– €	– €
Rohbeck, Gabriele	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Stahlkopf, Thomas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wiens, Marcus	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wübben, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €

Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH

Anschrift:
Ratekauer Weg 1–7, 23554 Lübeck

Geschäftsführung:
Andreas Ortz

Tel.: 0451/888-0
Fax: 0451/888-2002
E-Mail: mobil@swhl.de
WWW: www.mobil.swhl.de

Gegenstand des Unternehmens

Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Fährbetriebs, des Berufs-, Gelegenheits- und Reiseverkehrs, Reisevermittlung sowie alle dazugehörigen verkehrsbezogenen Aufgaben und Dienstleistungen und Nebengeschäfte.

Entsprechenserklärung

Die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH entspricht – mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen – den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Zu den Ausnahmen weisen wir auf Folgendes hin:

In Ziffer B.2.3.2 empfiehlt der Kodex, dass die Versicherungsbedingungen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten sollen.

Im Vergleich zu der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist der im PCGK angeregte Selbstbehalt unangemessen hoch. Ein solch hoher Selbstbehalt würde vermutlich dazu führen, dass sich das ehrenamtliche Engagement erheblich vermindert und dass sich keine Personen mehr bereitfinden, die Aufgaben eines Aufsichtsrats zu übernehmen. Daher wird auf einen Selbstbehalt verzichtet.

Lübeck, 3. März 2025

Bernhard Simon
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Andreas Ortz
Geschäftsführer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH hat im Geschäftsjahr 2024 alle ihm nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben uneingeschränkt wahrgenommen. Er hat den Geschäftsführer bei der Unternehmensleitung und der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht sowie die strategische Ausrichtung der Gesellschaft mit ihm abgestimmt. Die Geschäftsführung unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Unternehmensplanung, grundsätzliche Fragen der Geschäftsführung, die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (SWL Mobil), ihrer

Tochtergesellschaft Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) und ihrer weiteren Beteiligungen sowie über wesentliche Geschäftsvorgänge.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr in vier regulären Präsenzsitzungen mündliche und schriftliche Berichte sowie Beschlussvorlagen der Geschäftsführung eingehend beraten. Zudem gab es am 29.01.2024 eine Sondersitzung zur Wahl der/des Aufsichtsratsvorsitzenden und der/des 2. stv. Vorsitzenden sowie am 29.05. 2024 eine gemeinsame Sondersitzung aller Aufsichtsräte der Stadtwerke Lübeck (kurz SWL) aus Anlass vertiefender Beratungen zur Finanzierungsstrategie der SWL Zusätzlich erfolgte in einem Fall eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren für die Stellenbesetzung der Leitung Fähre. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die SWL Mobil und deren Beteiligungen eingebunden und hat diese ausführlich erörtert. Ebenso forderte er zu einzelnen Themen zusätzliche Informationen und Berichte an, die von der Geschäftsführung jeweils unverzüglich und umfassend erstattet wurden.

Die Präsenz bei den Sitzungen des Aufsichtsrates lag im Geschäftsjahr 2024 bei 90 %. Die Geschäftsführung hat an allen Aufsichtsratssitzungen teilgenommen; zu ausgewählten Tagesordnungspunkten hat der Aufsichtsrat aber auch ohne die Geschäftsführung getagt. Der Aufsichtsratsvorsitzende und einzelne Aufsichtsratsmitglieder standen mit der Geschäftsführung stets in engem Kontakt, um sich über die aktuelle Geschäftsentwicklung und anstehende unternehmerische Entscheidungen zu informieren.

Die Sitzungen des Aufsichtsrates waren im Berichtsjahr im Wesentlichen von den Beratungen und notwendigen Beschlussfassungen zur Finanzierungsstrategie der SWL geprägt. Die Lübecker Bürgerschaft hat in ihrer Haushaltssitzung am 26.09.2024 u.a. beschlossen, in ihrem konsumtiven Haushalt eine Erhöhung des städtischen Zuschusses zum ÖPNV auf Grundlage der bestehenden Betrauung der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH in Höhe von 5 Mio. EUR vorzusehen. Ebenso wurden die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Entwicklung der Fahrgäste, die Ausgleichsleistungen und die Organisation der SWL Mobil betrachtet. Darüber hinaus wurde umfassend zu den Auswirkungen weggefallener E-Busförderungen, langer Lieferzeiten von Bussen unter Einhaltung der Budgetvorgaben auf das Durchschnittsalter der Busflotte und der weiteren geplanten Busbeschaffung beraten. Zudem wurde zum Fahrplanwechsel, zu den Tarifverhandlungen im TV-N SH und einem Konzept zur Emissionsfreiheit der LVG beraten. Konzernübergreifend wurden neben dem Hauptthema Finanzierung zu IT-Security und dem Betrieblichen Gesundheitsmanagement beraten. Weitere Themenschwerpunkte waren insbesondere die Umsatz-, Risiko- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens und die Entwicklungen rund um den Bereich Fähre (Besetzung der Leitungsfunktion, Neubau der Wagenfähre, Fährtarife und die Modernisierung der Norderfähranleger).

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 18.06.2024 dem Jahresabschluss 2023 sowie am 04.12.2024 dem Wirtschaftsplan 2025 für SWL Mobil und LVG nach ausführlicher Beratung zugestimmt. Der Businessplan 2026 – 2029 wurde zur Kenntnis genommen.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH bekennt sich zum Lübecker Public Corporate Governance Kodex (PCGK), der als Leitlinie guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung wesentliche Grundsätze und Standards der Unternehmensführung und -kontrolle für die Beteiligungen der Hansestadt Lübeck enthält. Gemeinsam mit der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat eine Erklärung zur Einhaltung des PCGK abgegeben. Eine Maßnahme aus dem PCGK ist eine jährliche Effizienzprüfung des Aufsichtsrates. In 2024 wurde der Fragebogen und der Ablauf der Effizienzprüfung durch die Aufsichtsratsmitglieder neu entwickelt, abgestimmt und beschlossen. Eine Effizienzprüfung wurde in 2024 nicht durchgeführt. Da diese gemäß PCGK mindestens alle drei Jahre durchzuführen ist, liegt kein Verstoß gegen das PCGK vor.

Jahresabschluss 2024

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 wurden von der vom Aufsichtsrat zum Abschlussprüfer bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Pricewaterhouse-Coopers GmbH (PwC) geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsratsvorsitzenden rechtzeitig vor der Bilanzsitzung vorgelegt und gemeinsam mit allen Aufsichtsratsmitgliedern am 11.06.2025 eingehend beraten.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Lagebericht, den Bericht des Abschlussprüfers, die Stellungnahme der Geschäftsführung und den Vorschlag zur Ergebnisabführung geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er billigt den Jahresabschluss in der von der Geschäftsführung vorgelegten Form und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss 2024 entsprechend festzustellen und der Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Darüber hinaus war im Rahmen der Jahresabschlussprüfung 2024 die Bestandsanalyse der Governance Strukturen für alle Gesellschaften ein Prüfungsschwerpunkt. PwC hat hierzu in der Aufsichtsratssitzung am 11.06.2025 berichtet.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats

In der Besetzung des Aufsichtsrates der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH kam es im Berichtsjahr 2024 zu Veränderungen.

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30.11.2023 die Abberufung und Wahl von vier Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag der Lübecker Bürgerschaft benannt worden sind, beschlossen. Vor diesem Hintergrund erfolgte mit Beschluss der Gesellschafterversammlung der SWL Mobil vom 15.12.2023 (per Umlaufverfahren) die Abberufung der vorgeschlagenen Aufsichtsratsmitglieder zum 31.12.2023 und die Neuwahl der ebenfalls vorgeschlagenen Aufsichtsratsmitglieder zum 01.01.2024. Da der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende in 2024 nicht mehr diesem Gremium angehört, bedurfte es der Neuwahl eines /einer Aufsichtsratsvorsitzenden. Gem. Ziffer 3.2 der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat unverzüglich eine Neuwahl durchzuführen. Diese Neuwahl wurde im Rahmen einer Sondersitzung Sitzung am 29.01.2024 durchgeführt. Bernhard Simon wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt, Kristin Blankenburg wurde zur 2. stv. AR-Vorsitzenden gewählt.

Gem. Ziffer 4.8 der GO für AR nimmt die Gleichstellungsbeauftragte an den Sitzungen des Aufsichtsrates teil, um ggf. als Sachverständige, bzw. Auskunftsperson zur Beratung einzelner

Gegenstände hinzugezogen zu werden. Die bisherige Gleichstellungsbeauftragte des Stadtwerke Lübeck Konzerns, Frau Jutta Kaltenbach ist mit Ablauf des 31. Dezember 2024 in die Freiphase der Altersteilzeit im sog. Blockmodell eingetreten. Die Stelle konnte erfolgreich nachbesetzt werden.

Trotz des herausfordernden Jahres 2024 mit erheblichen Einflüssen durch das Deutschlandticket und der Finanzierung der SWL sowie zusätzlich anspruchsvollen Projekten haben die SWL Mobil und die LVG ihren Auftrag der Daseinsvorsorge im Jahr 2024 vollumfänglich erfüllt und ein gutes Jahresergebnis erzielt. Der Aufsichtsrat spricht daher der Geschäftsführung, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten bei SWL Mobil und LVG für ihren im Geschäftsjahr 2024 geleisteten Einsatz seinen Dank und Anerkennung aus.

Lübeck, 11.06.2025

Aufsichtsratsvorsitzender der
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH

Bernhard Simon

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Bahlcke, Werner	6	6	□	100%
Blankenburg, Kristin	6	6	□	100%
Fiebelkorn, Marco	6	6	□	100%
Hagen, Tim	6	6	□	100%
Kordt, Jörg	6	6	□	100%
Lange, Julian	6	6	□	100%
Manke, Christian	6	3	□	50%
Philipsen, Sibylle	6	5	□	83%
Ramcke, Arne-Matz	6	6	□	100%
Simon, Bernhard	6	6	□	100%
Theuerkauff, Silke	6	5	□	83%
Wübben, Andreas	6	4	□	67%

Gesellschafter

Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH	6	6	□	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**: 0

Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Ortz, Andreas (wird über die SWL Gruppe vergütet)	– €	– €	– €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Bahlcke, Werner	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Blankenburg, Kristin				
Fiebelkorn, Marco	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Hagen, Tim	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Kordt, Jörg	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Lange, Julian Klaus				
Manke, Christian	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Philipsen, Sibylle	1.500,00 €	1.500,00 €		
Ramcke, Arne-Matz	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Simon, Bernhard	1.900,00 €	1.900,00 €	– €	– €
Theuerkauff, Silke	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €
Wübben, Andreas	1.500,00 €	1.500,00 €	– €	– €

Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Ortz ist über seinen Dienstvertrag mit der SWL Gruppe abgegolten.

Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH

Anschrift:
Ratekauer Weg 1–7, 23554 Lübeck

Geschäftsführung:
Andreas Ortz

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451-888-0	0451-888-2002	mobil@swhl.de	www.mobil.swhl.de

Gegenstand des Unternehmens

Personenbeförderung, insbesondere Linien-, Berufs- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Entsprechenserklärung

Die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH entspricht den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.

Lübeck, 3. März 2025

Andreas Ortz
Geschäftsführer

Bezüge

Ein Aufsichtsrat besteht nicht.

Die Geschäftsführungstätigkeit von Herrn Ortz ist über seinen Dienstvertrag mit der SWL Gruppe abgegolten.

Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Anschrift:
Beckergrube 16, 23552 Lübeck

Geschäftsführung:
Caspar Sawade

Tel.:	Fax:	E-Mail:	WWW:
0451/7088-0	0451/7088-222	theater@luebeck.de	www.theaterluebeck.de

Gegenstand des Unternehmens

Zweck der Gesellschaft ist die Pflege und Förderung der Musik-, Schauspiel- und Tanzkunst. Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung des Gesellschaftszwecks durch den Betrieb eines Mehrsparten-Ensemble-Theaters und des Konzertwesens.

Entsprechenserklärung

Die Theater Lübeck gGmbH entspricht - mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen - den von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen, aktuell anwendbaren Empfehlungen des Lübecker Public Corporate Governance Kodex („Kodes“) in der Fassung vom 30.05.2024 und wird ihnen auch zukünftig entsprechen.
Abweichungen von den Leitlinien des Lübecker Public Corporate Governance Kodexes werden wie folgt angegeben.

B.2.3.2.
Zeile: 348: Erstmalig von der Hansestadt Lübeck bestellte Aufsichtsratsmitglieder sollen daher an den vom Beteiligungscontrolling organisierten Fortbildungsmaßnahmen (in Form von Basis-Seminaren) teilnehmen.

Inhalt der Abweichung und Begründung: Ein Mitglied des Aufsichtsrates hat nicht an den Schulungen teilgenommen.

B.2.3.3
Zeile 367: Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.

Inhalt der Abweichung und Begründung: Die Aufsichtsratsmitglieder sind in die D&O Versicherung der Theater Lübeck gGmbH eingebunden und haben keinen Selbstbehalt.

C1.1
Zeile 594-600: Der Wirtschaftsplan soll folgende Bestandteile umfassen:

- *Vorbericht,*
- *Plan-Gewinn-und-Verlust-Rechnung bzw. Erfolgsplan,*
- *Planbilanz,*

- *mittelfristiger/fünfjähriger Finanzplanung/Liquiditätsplanung und*
- *Stellenplan*

Inhalt der Abweichung: Die Theater Lübeck gGmbH stellt keine Planbilanzen auf.

Begründung:
Die Gesellschaft hat eine leistungsfähige Liquiditätsplanung, ein Risikokontrollsystem, das den besonderen Erfordernissen eines Theaters und Orchesters mit ca. 80 Prozent Personalkosten am Gesamtetat entspricht. Bei der Planungsrechnung konzentriert die Gesellschaft sich auf eine kurz-, bzw. mittelfristige Plan-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Der Erkenntnisgewinn, den Planbilanzen liefern könnten, wird in verbaler Weise in einem Lagebericht gem. § 289 HGB vermittelt. Die Aufstellung einer Planbilanz bei einem Unternehmen, dessen Gewinn und Verlust in erster Linie vom Zuwachs der Personalkosten abhängt, ist im Vergleich zum Erkenntnisgewinn gering.

C.1.2
Zeile 632: Die Planbilanz soll wie die Bilanz des letzten festgestellten Jahresabschlusses gegliedert sein.

Inhalt der Abweichung: Die Theater Lübeck gGmbH stellt keine Planbilanzen auf.

Begründung: siehe C.1.1

Lübeck, den 26.03.2025

Peter Petereit	Caspar Sawade
Aufsichtsratsvorsitzender	Geschäftsführung

Bericht des Aufsichtsrates

Gemäß des Lübecker Public Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat neben seiner Pflicht den Jahresabschluss der Theater Lübeck gGmbH zu prüfen und der Gesellschafterversammlung über das Ergebnis dieser Prüfung zu berichten, ebenfalls Bericht über die Wahrnehmung seiner Kontroll- und Überwachungsfunktion während des Geschäftsjahres zu erstatten.

Der Aufsichtsrat der Theater Lübeck gGmbH ließ sich im Geschäftsjahr 2024 kontinuierlich über die wirtschaftliche Situation, den Geschäftsverlauf, dem Risiken- und Chancenmanagement, sowie die hierzu eingeleiteten Maßnahmen der Gesellschaft berichten.

Prüfung und Überwachung der Geschäftsführung

In vier gemeinsamen Sitzungen beriet der Aufsichtsrat mit der Geschäftsführung die Risiken und Perspektiven der Gesellschaft. Dabei befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Wirtschaftsplan des Jahres 2024, den Finanzplänen der Jahre 2025 bis 2029, den Ergebnissen der jeweiligen Quartalsberichte und dem Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2023.

Ein zentrales und wiederkehrendes Thema der Diskussionen im Aufsichtsrat waren die geplanten Sanierungsmaßnahmen im Theater, insbesondere die vom Publikum gewünschte - und nach Möglichkeit der Gesamtsanierung vorgezogene – Eröffnung des Theaterrestaurants.
Weitere Themen betrafen die Anmietung der profanierten Kirche St. Birgitta als Probenraum für das Orchester während der Sanierungsphase der MUK sowie das Jobticket für Mitarbeitende.

Zur Wahrnehmung seiner Kontroll- und Überwachungsfunktion zählt der Aufsichtsrat die Betrachtung des Risiken- und Chancenmanagements der Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat konnte sich in seinen Sitzungen von dem guten Risiken- und Chancenmanagement überzeugen. An dieser Stelle betont der Aufsichtsrat im Bereich des Chancenmanagements insbesondere die hohe Qualität der Aufführungen, die damit verbundenen guten Besucherzahlen, die sehr gute Arbeit mit Kindern und Jugendlichen sowie die ausgezeichnete Öffentlichkeitsarbeit. Hierin bestehen große Qualitäten, die gleichzeitig als Chancen zu bezeichnen sind.

Anzahl der Sitzungen und Mitglieder des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hatte im Kalenderjahr 2024 vier Sitzungen und eine Evaluierung. Die Sitzungen fanden am 05. Februar, 19. Juni, 12. September und 17. Dezember statt. Ausschüsse des Aufsichtsrates tagten 2024 nicht. Das Evaluierungsgespräch fand am 12. August 2024 statt.

Im Kalenderjahr 2024 hatte der Aufsichtsrat die folgenden Mitglieder:

Peter Petereit, Vorsitzender des Aufsichtsrates, leitender Angestellter
Silke Mählenhoff, Angestellte im öffentlichen Dienst
Christian Albeck, Forstwirt
Katrin Funk, Kauffrau f. Bürokommunikation u. Personal Trainer Medical Fitness
Dr. Uwe Hautz (Kaufmannschaft zu Lübeck), Geschäftsführer
Kirsten Petersohn, Management Referentin
Ingrid Schafranski, Dipl. Verwaltungswirtin
Hauke Wegner, Lehrer
Axel Wuttke (Gesellschaft der Theaterfreunde Lübeck e.V.), Leitender Angestellter im öffentlichen Dienst

Stellungnahme zur Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2024

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Theater Lübeck gGmbH wurden von der Geschäftsführung nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt. Die von der Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer 2024 gewählte Treuhand-Gesellschaft für Handel und Industrie m. b. H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Lübeck hat den Jahresabschluss 2024 der Theater Lübeck gGmbH und den Lagebericht geprüft.
Die Treuhand-Gesellschaft für Handel und Industrie m. b. H. hat die Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB durchgeführt unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft.

Nach Abschluss der Prüfung gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Treuhand-Gesellschaft für Handel und Industrie m. b. H. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der Gesellschaft den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versagt. Nach der Beurteilung Treuhand-Gesellschaft für Handel und Industrie m. b. H. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vermittelt der Jahresabschluss unter der Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Theater Lübeck gGmbH zum 31.12.2024 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Jahresabschluss und Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag der Geschäftsführung für die die Verwendung des Bilanzgewinns lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Diese Unterlagen haben die Aufsichtsratsmitglieder in der Sitzung am 25.06.2025 geprüft und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfungen berichtete, erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung sind gegen vorgenannte Unterlagen keine Einwände zu erheben; den Ergebnissen der Abschlussprüfung hat der Aufsichtsrat zugestimmt. Die von der Geschäftsführung getroffene Einschätzung der Lage von Gesellschaft stimmt mit der Einschätzung des Aufsichtsrats überein. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss sowie den Lagebericht.

Dank an die Mitarbeitenden und die Geschäftsführung:

Auch, wenn es im Rahmen dieses (sachlich orientierten) Berichts eventuell fehlplatziert erscheinen mag, will der Aufsichtsrat es sich an dieser Stelle nicht nehmen lassen, allen Mitarbeitenden und der Geschäftsführung für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit zu danken. An alle Beteiligten unseren herzlichen Dank für die tolle Arbeit und das hohe Engagement im Theater Lübeck!

Lübeck, 25.06.2025

Peter Petereit
Aufsichtsratsvorsitzender

Sitzungsteilnahme und Tischvorlagen

Aufsichtsrat	Sitzungen	Teilnahmen		Quote
Albeck, Christian	3	3	▶	100%
Funk, Katrin	4	4	▶	100%
Hautz, Uwe, Dr.	4	4	▶	100%
Mählenhoff, Silke	4	3	▶	75%
Petereit, Peter	4	4	▶	100%
Petersohn, Kirsten	4	4	▶	100%
Schafranski, Ingrid	1	1	▶	100%
Wegner, Hauke	4	4	▶	100%
Wuttke, Axel	4	4	▶	100%

Gesellschafter				
Hansestadt Lübeck	2	2	▶	100%
Landkreis Nordwestmecklenburg	2	2	▶	100%
Kaufmannschaft zu Lübeck	2	2	▶	100%
Gesellschaft der Theaterfreunde e. V.	2	2	▶	100%

Anzahl in Aufsichtsratssitzungen eingebrachter **Tischvorlagen**: 0

Geschäftsjahr: 2024

Bezüge

Geschäftsführung	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Sawade, Caspar	126.867,30 €	117.067,30 €	9.800,00 €	– €
Aufsichtsrat	Bezüge und Leistungen gesamt	leistungs-unabhängig	leistungs-abhängig	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung
Ahlbeck, Christian	675,00 €	675,00 €	– €	– €
Mählenhoff, Silke	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Funk, Katrin	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Hautz, Uwe, Dr.	– €	– €	– €	– €
Petereit, Peter	1.300,00 €	1.300,00 €	– €	– €
Petersohn, Kirsten	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Schafranski, Ingrid	225,00 €	225,00 €	– €	– €
Wegner, Hauke	900,00 €	900,00 €	– €	– €
Wuttke, Axel	900,00 €	900,00 €	– €	– €

Anhang: Empfehlungen des Lübecker PCGK

Gegenstand der Entsprechenserklärungen sind die Empfehlungen des PCGK, die sich auf die Organe (Geschäftsführung und ggf. Aufsichtsrat) der jeweiligen Gesellschaft beziehen.

Die Fundstellenangaben beziehen sich auf die Abschnitte des PCGK, der unter http://bekanntmachungen.luebeck.de/ortsrecht/index (Rubrik „Allgemeine Verwaltungsaufgaben/ Verfassung“) eingesehen und heruntergeladen werden kann.

lfd. Nr.	Fundstelle	Empfehlung
1	B.2.3.2 Zeile 348	Erstmalig von der Hansestadt Lübeck bestellte Aufsichtsratsmitglieder sollen daher an den vom Beteiligungscontrolling organisierten Fortbildungsmaßnahmen (in Form von Basis-Seminaren) teilnehmen.
2	B.2.3.2 Zeile 360	Keine Person soll gleichzeitig mehr als drei Aufsichtsratsmandate für die Hansestadt Lübeck innehaben.
3	B.2.3.2 Zeile 363	Frauen und Männer sollen [bei der Vergabe von Aufsichtsratsmandaten] jeweils hälftig berücksichtigt werden.
4	B.2.3.2 Zeile 364	Jede Gesellschaft soll eine ihren Bedürfnissen entsprechende D-&-O-Versicherung (directors and officers) abschließen, in die die Aufsichtsratsmitglieder einbezogen sind.
5	B.2.3.2 Zeile 367	Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder enthalten.
6	B.2.3.3 Zeile 417	Das Ergebnis [der Effizienzprüfung] soll im Rahmen des Berichtes des Aufsichtsrates an die Gesellschafterversammlung zum jeweiligen Jahresabschluss dargestellt werden.
7	B.2.3.3 Zeile 425	Nur in begründeten Einzelfällen sollen Beschlüsse auf Grundlage nachversandter oder als Tischvorlagen umverteilter Beschlussvorlagen gefasst werden.
8	B.2.4.1 Zeile 458	In der Geschäftsanweisung [für die Geschäftsführung] oder einem beigefügten, separaten Geschäftsverteilungsplan soll auch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern der Geschäftsführung geregelt werden.
9	B.2.4.2 Zeile 486	Die Geschäftsführung soll für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung Zielgrößen festlegen, die über den aktuellen Status quo hinausgehen, bis die Ziele der Gleichstellung im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung der Frauen im öffentlichen Dienst (GstG) für Schleswig-Holstein erreicht sind. Sofern keine gesetzliche Regelung greift, ist § 36 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) analog anzuwenden.

10	B.2.4.3 Zeile 496	Die Position der:des Geschäftsführers:in einer städtischen Beteiligungsgesellschaft soll durch das jeweilige Unternehmen auf geeignete Weise öffentlich ausgeschrieben werden, oder es soll ein vergleichbar geeignetes Verfahren gewählt werden, um zu gewährleisten, dass Bewerber:innen mit den notwendigen Kenntnissen und Erfahrungen für eine qualifizierte Personalauswahl zur Verfügung stehen. Dies gilt nicht, wenn aufgrund vertraglicher Regelungen Mitgesellschafterinnen oder Mitgesellschaftern das Vorschlagsrecht zur Benennung einer Geschäftsführerin oder eines Geschäftsführers zusteht.
11	B.2.4.3 Zeile 501	Wird ein Personalausschuss oder ein ähnliches Gremium mit der Vorbereitung der Personalauswahlentscheidung befasst, soll das Gremium geschlechterparitätisch besetzt sein.
12	B.2.4.3 Zeile 508	Bei Geschäftsführungen mit mehr als zwei Mitgliedern soll mindestens ein Mitglied eine Frau sein.
13	B.2.4.3 Zeile 510	Mit den Geschäftsführern:innen sollen grundsätzlich unbefristete Dienstverträge mit einjähriger Kündigungsfrist zum Monatsende auf der Grundlage eines städtischen Muster-Geschäftsführungsvertrages, der vom Hauptausschuss beschlossen wird, geschlossen werden.
14	B.2.4.3 Zeile 516	Die Geschäftsführungstätigkeit soll grundsätzlich enden, wenn das gesetzliche Rentenalter erreicht wird.
15	B.2.4.3 Zeile 517	[Ein Ende der Geschäftsführungstätigkeit bei Erreichen des gesetzlichen Rentenalters] soll im Dienstvertrag so vorgesehen werden.
16	B.2.4.4 Zeile 521	Die Geschäftsführervergütungen sollen sich im branchen- und ortsüblichen Rahmen bewegen.
17	B.2.4.4 Zeile 522	Sie sollen aus einem fixen Anteil und einem variablen Anteil bestehen.
18	B.2.4.4 Zeile 523	Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung soll in einer Bandbreite von mindestens 10 % bis maximal 30 % liegen.
19	B.2.4.4 Zeile 530	Die Kriterien für die Höhe der variablen Zahlungen sollen in Kennzahlen ausgedrückt werden.
20	B.2.4.4 Zeile 531	Die Kennzahlen sollen messbare, von der Geschäftsführerin oder dem Geschäftsführer beeinflussbare Zielgrößen ausdrücken.
21	B.2.4.4 Zeile 533	Dabei sollen auch Gleichstellungsziele berücksichtigt werden.

22	B.2.4.4 Zeile 538	Zielvereinbarungen sollen jährlich und vor Beginn der jeweiligen Zielvereinbarungsperiode abgeschlossen werden.
23	B.2.4.4 Zeile 544	Jede Gesellschaft soll eine ihren Bedürfnissen entsprechende D-&-O-Versicherung (directors and officers) abschließen, in die die Mitglieder der Geschäftsführung einbezogen sind.
24	B.2.4.4 Zeile 547	Die Versicherungsbedingungen sollen einen angemessenen Selbstbehalt für die Geschäftsführer:innen enthalten.
25	B.3 Zeile 576	Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit dem Unternehmen sollen nicht abgeschlossen werden.
26	C.1.1 Zeile 594-600	Der Wirtschaftsplan soll folgende Bestandteile umfassen: ▫ Vorbericht, ▫ Plan-Gewinn-und-Verlust-Rechnung bzw. Erfolgsplan, ▫ Planbilanz, ▫ mittelfristiger/fünfjähriger Finanzplanung/Liquiditätsplanung und ▫ Stellenplan.
27	C.1.1 Zeile 601	Er soll so rechtzeitig aufgestellt werden, dass der Plan vor Beginn des Planungszeitraums mit dem Beteiligungscontrolling abgestimmt, vom Aufsichtsrat beraten und in der Gesellschafterversammlung beschlossen werden kann.
28	C.1.2 Zeile 617-622	Die Plan-Gewinn-und-Verlust-Rechnung bzw. der Erfolgsplan soll mindestens enthalten: ▫ die Ansätze des Planjahres, ▫ die voraussichtlichen Ergebnisse des laufenden Geschäftsjahres, ▫ die Ist-Zahlen des abgelaufenen Geschäftsjahres sowie ▫ die absoluten und relativen Veränderungen gegenüber dem voraussichtlichen Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres.
29	C.1.2 Zeile 623	Die Ansätze des Planjahres sollen alle zum Zeitpunkt der Planaufstellung absehbaren Erträge und Aufwendungen enthalten.
30	C.1.2 Zeile 625	[Die Ansätze und Veränderungen des Erfolgsplans sind nach ihrer Bedeutung zu erläutern.] Die Erläuterungen sollen insbesondere Hinweise zu den Planungsgrundlagen (z.B. unterstellte Tariferhöhungen oder geplante Erhöhungen von Benutzungsentgelten) sowie zu den größten Veränderungen gegenüber den Vorjahren enthalten.
31	C.1.2 Zeile 628	Das der Planung zugrundeliegende Mengengerüst soll ebenfalls in den Erläuterungen aufgeführt werden.

32	C.1.2 Zeile 632	Die Planbilanz soll wie die Bilanz des letzten festgestellten Jahresabschlusses gegliedert sein.
33	C.1.2 Zeile 634	Die mittelfristige Finanzplanung soll das Planjahr und mindestens vier darauffolgende Geschäftsjahre umfassen.
34	C.1.2 Zeile 636	Der Stellenplan soll das Planjahr, das laufende Jahr und das Vorjahr umfassen.
35	C.1.2 Zeile 637	Er [Der Stellenplan] soll Informationen zu Stellen, Vergütungsgruppen, Voll-/Teilzeit und zur Aufteilung auf Organisationseinheiten enthalten. Veränderungen sind entsprechend ihrer Bedeutung zu erläutern.
36	C.2.1 Zeile 654	Erhält ein Unternehmen Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln und wird ein Bericht über die Prüfung der Zuwendungen erstellt, soll der Aufsichtsrat auch den Inhalt dieses Berichtes in seine Beurteilung einbeziehen.
37	C.2.1 Zeile 656	Die Entwürfe der Prüfberichte sollen spätestens zum Ende des fünften Monats des folgenden Geschäftsjahres bei der:dem Aufsichtsratsvorsitzenden und beim Beteiligungscontrolling vorliegen.
38	C.2.1 Zeile 673	Die Abschlussprüfer:in soll spätestens nach der sechsten Jahresabschlussprüfung in Folge gewechselt werden.
39	C.2.2 Zeile 678	Daneben soll die Abschlussprüferin oder der Abschlussprüfer über die Einhaltung dieses Kodexes berichten.
40	C.2.2 Zeile 683	Erstellt der:die Abschlussprüfer:in einen Management-Letter über das Ergebnis seiner:ihrer Prüfung, über entdeckte Schwachstellen, Verbesserungs-möglichkeiten usw., dann soll dieser sowohl der Geschäftsführung als auch dem Aufsichtsrat und dem Beteiligungscontrolling zur Kenntnis gegeben werden.
41	C.2.2 Zeile 689	Für die Schlussbesprechung soll der Entwurf des Prüfberichtes der:dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Beteiligungscontrolling und ggf. dem Landesrechnungshof spätestens eine Woche vor dem Gesprächstermin vorliegen.
42	C.2.2 Zeile 695	Der:Die Abschlussprüfer:in soll an der Sitzung des Aufsichtsrates, in der der Jahresabschluss behandelt wird, teilnehmen und über seine:ihre Prüfung berichten.

Abkürzungsverzeichnis

BQL	BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH
EBL	Entsorgungsbetriebe Lübeck
ECL	European Cargo Logistics GmbH
EZL	Entsorgungszentrum Lübeck GmbH
GGM	Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH
GGT/TRAVE	Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH
GO	Gemeindeordnung Schleswig-Holstein
HL	Hansestadt Lübeck
KBT	Kurbetrieb Travemünde
KWL	KWL GmbH
LHG	Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung
LMuK	Lübecker Musik- und Kongreßhallen Gesellschaft mit beschränkter Haftung
LSB	Lübecker Schwimmbäder
LTM	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
LVG	Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
NRS	Nordic Rail Service GmbH
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
SHNG	Schleswig-Holstein Netz AG
SIE	SeniorInnenEinrichtungen
SWL-Digital	Stadtwerke Lübeck Digital GmbH
SWL-Energie	Stadtwerke Lübeck Energie GmbH
SWL-Gruppe	Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH
SWL-I	Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH
SWL-Mobil	Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH
Theater	Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
TKL	Trianel Kohlekraftwerk Lünen GmbH & Co. KG
Projects	TraveKom projects GmbH & Co. KG
Projects-Verw	TraveKom projects Verwaltungs GmbH
Travenetz	TraveNetz GmbH
Trianel	Trianel GmbH
Wifö	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

168 von 1422 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11920-02
öffentlich

Lübeck, 23.10.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Manfred Uhlig (E-Mail: manfred.uhlig@luebeck.de Telefon: 122 - 2010)

Bericht zum interfraktionellen Antrag: Weiterbetrieb des Heiligen-Geist-Hospitals als Alten- und Pflegeheim

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Interfraktioneller Antrag zur Bürgerschaftsbeschlussfassung:

1. Das Alten- und Pflegeheim (APH) im Heiligen-Geist-Hospital (HGH) wird weiterhin dauerhaft (mindestens 40 Jahre) von den Senioreneinrichtungen der Hansestadt Lübeck betrieben.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt

aufgrund der Grundlage der für das HGH erteilten Baugenehmigung vom 04.03.2021 unverzüglich mit der Umsetzung des Brandschutzkonzeptes zu beginnen und rechtzeitig vor Ablauf der Baugenehmigung den Baubeginn der zuständigen Behörde anzuzeigen;

alle rechtlichen und tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um den Weiterbetrieb des APH sicherzustellen, insbesondere bei ergangener Nutzungsuntersagung;

den Aufnahmestopp unverzüglich aufzuheben und eine Mindestzahl von 60 Plätzen sicher zu stellen;

die unterbrochenen und wieder aufgenommenen Planungen – das HGH für die nächsten 40 Jahre, sachgerecht zu sanieren – dauerhaft führen;

der Bürgerschaft ein Konzept für abschnittsweise Sanierung im laufenden Betrieb vorzulegen;

den jeweiligen Sachstand der >Bürgerschaft vierteljährlich – in Eilfällen unverzüglich mitzuteilen

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

Bericht:
Das vom Lübecker Rat gegründete Heiligen-Geist-Hospital wurde um 1225 am Pferdemarkt Ecke Marlesgrube erbaut zwecks Beherbergung und Betreuung von bedürftigen Alten und Kranken. Nach dem großen Stadtbrand von 1276 wurde in den 1280er Jahren das Heiligen-Geist-Hospital am Koberg neu aufgebaut. Eine Erweiterung wurde im frühen 17. Jahrhundert mit dem Langhausanbau vorgenommen. Die Kabäuschen im Langhaus wurden um 1820 eingebaut. Sie ermöglichten eine zeitgemäße Unterbringung der zu Pflegenden Personen. Die Kabäuschen wurden bis in die 1970er Jahre genutzt.
Das Kammer- und das Schrankhaus wurden 1898 errichtet. Umfassende Umbau- und Sanierungsmaßnahmen wurden in den Jahren 1973 bis 1976 erforderlich, um die Gebäude für ein zeitgemäßes Altenpflegeheim (APH) nutzen zu können. Dabei wurden das Koberghaus, die beiden Längsgebäude und das Quergebäude grundlegend umgebaut, wobei neue Treppenhäuser und Aufzüge eingebaut wurden. Die Kirche und das Langhaus mit den historischen Kabäuschen blieben mit musealem Charakter erhalten.

Nun muss das Altenpflegeheim Heiligen-Geist-Hospital aufgrund von brandschutztechnischen Mängeln, sowie des in die Jahre gekommenen Innenausbaus umfangreich saniert werden. Es handelt sich um eine strukturelle Umplanung des Altenpflegeheimes unter der Prämisse, neben einer allumfassenden Modernisierung des APH´s mit Blickrichtung auf die nächsten Jahrzehnte auch den Brandschutz sowie die technische Gebäudeausrüstung so zu optimieren, dass der Gebrauch für die nächsten 40 Jahre möglich ist. Der Sanierungsumfang wurde seitens des städtischen Gebäudemanagements bei der Planung eng zwischen der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital als Bauherrin und den Senior:innenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck (SIE) als Nutzerin abgestimmt. In der vorliegenden Planung können künftig in 44 Einzelzimmern und 14 Doppelzimmern 72 Bewohner:innen betreut werden gegenüber bisher bei Vollbelegung in vier 2-Raumwohnungen, 55 Einzelzimmern und 9 Doppelzimmern 81 Bewohner:innen. Die Planungen erfolgten unter Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik, den aktuellen Standards für Altenpflegeheime sowie den gültigen Gesetzen.

Hochbaulich wird das gesamte Gebäude weitestgehend komplett entkernt und neu wiederaufgebaut. Die Lage des Speisesaales und des Heimleiterbüros verbleibt dabei an bisheriger Stelle. Die Zimmer sollen entsprechend der heutigen Standards optimiert werden und eine Größe von 16 m² (EZ), bzw. 22m² (DZ) erhalten. Das gesamte APH soll barrierefrei hergestellt werden. Jedes Zimmer würde mit einem eigenen Badezimmer ausgestattet werden. Die Flure behalten ihre einhüftige Erschließung.

Alle brandschutztechnischen Belange, wie z.B. die Überwachung aller Räume durch eine Brandmeldeanlage (BMA), die Ausstattung mit trockenen Steigleitungen, ein Gebäudefunknetz für die Feuerwehr, sowie alle notwendigen Flucht- und Rettungswege wurden in der Planung entsprechend dem Brandschutzkonzept berücksichtigt. Die gesamte Haustechnik (Elektroanlagen und HLS-Installationen) ist aufgrund ihres Alters abgängig und muss vollumfänglich erneuert werden. In der Planung werden Belange zur Energieeinsparung sowie die Nutzung regenerativer Energiequellen berücksichtigt. U.a. ist in Teilen eine Wärmedämmung der Gebäudehülle, der Einbau einer neuen energiesparenden Gas- Brennwert- Kesselanlage in Kombination mit einer Luft- Wasser-Wärmepumpenanlage, die Einbringung von Photovoltaikanlagen auf den Flachdächern, der zukünftige Anschluss an das Fernwärmenetz, sowie die Ausstattung aller Räume mit Fußbodenheizung geplant.

Überblick über die wesentlichen geplanten Maßnahmen:
- Rückbau der inneren Trennwände (vorwiegend KS-Mauerwerk 11,5 cm)
- Rückbau sämtlicher Boden- und Deckenbeläge (vorwiegend PVC-Beläge, Bodenfliesen, Zementstrich auf Styropor-Trennlage
- Rückbau sämtlicher Deckenverkleidungen, Rückbau von Schächten für HLS-Installationen
- Rückbau von Einbauten (Türen, Sockelleisten, Handläufe, Rampen etc.)
- Erhalt der statisch-konstruktiven Bauteile, wie Stahlbetondecken, Treppenhäuser Aufzugsschächte. Erhalt der gesamte Gebäudeaußenhülle, diese steht unter Denkmalschutz.
- Einbau von Wärmedämm-Innenputz in Teilbereichen
- Dämmung der obersten Geschossdecken/ Dämmung der Sohlen in Teilbereichen
- Ertüchtigung, bzw. teilweise Austausch der Fenster und Winterfenster
- Erhöhung der Dämmstärken der Dächer
- Gebäudetechn. Maßnahmen, u.a. PV-Anlagen, Installation von Luft-Wasser Wärme pumpen
- Erneuerung der Lüftungsanlage für die Bewohnerzimmer
- Erneuerung der Küche inkl. Kühlraum
- Erneuerung aller Grundleitungen
- …

Planungsgrundlagen waren:
- Neuordnung der Heimstruktur unter den Gesichtspunkten eines modernen Heimbetriebs
- Maximierung der Bewohneranzahl für einen wirtschaftlichen Betrieb
- Umsetzung der gesetzlich festgelegten Quote Einzelzimmer/Doppelzimmer = 75/25%
- Erhöhung der Größen der Bewohnerzimmer über die aktuellen gesetzlichen Standards hinaus. EZ mind. 16 m² statt 14 m², DZ mind. 22 m² statt 20 m²)
- Optimierung der Anordnung der Funktionsräume
- Planung von zukunftsweisenden Bewohnerbädern zur selbstständigen Nutzung durch die Bewohner, dadurch Reduzierung des Aufwandes für das Pflegepersonal.

Die Kosten der Sanierungsmaßnahme für einen 40jährigen Betrieb als Altenpflegeheim belaufen sich in Summe auf aktuell 33,9 Mio. EUR.

Die Entwurfsplanung weist dazu folgende Positionen aus:

Kostengruppe 100 Grundstück	0,00 €
Kostengruppe 200 Herrichten und Erschließen	135.400,00 €
Kostengruppe 300 Bauwerke - Baukonstruktionen	8.589.239,27 €
Kostengruppe 400 Bauwerke - Technische Anlagen	13.298.700,24 €
ostengruppe 500 Außenanlagen und Freiflächen	365.224,08 €
Kostengruppe 600 Ausstattung und Kunstwerke	82.705,00 €
Kostengruppe 700 Baunebenkosten	6.027.817,15 €
Summe Kostengruppen 100 - 700, netto	28.499.085,74 €
zzgl. 19% MwSt.	5.414.826,29 €
Summe Kostengruppen 100 - 700, brutto	**33.913.912,03 €**

Für den Fall, dass die Erarbeitung notwendiger Finanzierungskonzepte, alternativer Nutzungsmöglichkeiten, das Baugenehmigungsverfahren, sowie die weitere Ausgestaltung der baulichen Planung-, Ausschreibungs- und Vergabeverfahren mehrere Jahre benötigen, wurde die Summe entsprechend hochgerechnet. Bei einem Start der Maßnahme z.B. in 04/2031 und damit einer Ausschreibung Anfang 2030 wurde eine Baupreisentwicklung von ca. 20% angenommen (4% *5 Jahre), woraus sich Sanierungskosten von rd. 41 Mio. EUR ergeben werden.

Weiteres Verfahren:
Die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital ist finanziell nicht in der Lage, diese Investitionen zu finanzieren. Eine pauschale Übernahme der Kosten durch den städtischen Haushalt ist bei der aktuellen Haushaltslage ebenfalls ausgeschlossen.
Zunächst ist konkret zu errechnen, ob die obigen Kosten über eine marktgerechte Verpachtung an den städtischen Betrieb nebst Finanzierungskosten rentierlich sind. Im Rahmen dieser Betrachtung sollen auch neue und ergänzende Nutzungskonzepte geprüft werden, soweit diese mit dem satzungsmäßigen Stiftungszweck vereinbar sind. Hierfür wurde ein Büro mit umfangreichender Expertise ausgewählt mit dem Ziel, mehrere Varianten auszuarbeiten. Diese werden durch die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital den Gremien in 2026 mit einem Vorschlag zum weiteren Verfahren vorgelegt werden.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14659-02
öffentlich

Lübeck, 17.11.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.000.1 - Stabsstelle Sonderaufgaben

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

Austauschvorlage zu: VO 2025/ 14659: Beteiligung der Hansestadt Lübeck am Interreg-Projekt "Fehmarnbelt Growth Corridor"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beteiligung der Hansestadt Lübeck am Interreg-Projekt „Fehmarnbelt Growth Corridor“

Bericht:
Diese Vorlage fasst die Vorlagen VO 2025/14659, die sich bereits im Verfahren befand und VO 2025/14659-01 zusammen. Bei letzterer handelte es sich um eine Ergänzung zur Ursprungsvorlage, die verfasst wurde, weil sich nach Erstellung der Vorlage aber noch vor Einreichung des Antrags Änderungen bei den Partnern ergaben. Diese Austauschvorlage wurde erstellt, damit der Bericht sich in aktualisierter Form in einer einzigen Vorlage befindet.

Ausblick:

Mit Fertigstellung der Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ), wird die Fehmarnbelt-Region auf der Achse Kopenhagen, Süd-Dänemark, Ostholstein, Lübeck, Hamburg zusammenwachsen und von den Vorteilen der Verkürzung der Reisezeiten sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße profitieren.

Auch wenn bereits absehbar ist, dass sowohl die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite als auch der eigentliche Tunnelbau gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan zurückbleiben werden, ist mit Blick auf eine Fertigstellung der Querung bereits jetzt zu fragen, wie sowohl die dänische als auch die deutsche Seite in der Beltregion dieses Zusammenwachsen gewinnbringend miteinander nutzen können.

Idee:

Die Wirtschaftsförderung Lübeck, die IHK zu Lübeck und der Fachbereich Wirtschaft und Soziales der Hansestadt Lübeck haben sich daher zusammen mit der dänischen Stiftung Femernbelt Development Gedanken dazu gemacht, wie eine solche grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Deutschland aktiviert werden kann.

Zwar existieren bereits diverse Formate auch grenzüberschreitender Zusammenarbeit, wie beispielsweise die STRING Megaregion, das Fehmarnbelt Business Council / FBBC, das Fehmarnbelt Komitee oder auch diverse Interreg Projekte. Diese sind jedoch entweder räum-

lich zu umfassend, zeitlich befristet angelegt oder rein strategisch orientiert, während es an einer rechtsfähigen operativen Struktur mit eigener Ressourcensteuerung fehlt.

Aus Sicht der Initiatoren ist eine wirksame, für alle Seiten gewinnbringende, auf Dauer angelegte, grenzüberschreitende Zusammenarbeit nur in einem institutionalisierten Rahmen möglich.

Es entwickelte sich daher die Idee, im Rahmen eines Interreg-Projekts zu untersuchen, wie eine solche institutionalisierte Zusammenarbeit aussehen kann. Denn Herausforderungen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bestehen beispielsweise in administrativen und rechtlichen Barrieren für unternehmerisches Handeln, in unzureichender Verknüpfung bestehender Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturstrategien, in einer fragmentierten Beratungs- und Förderkultur mit teils widersprüchlichen Zuständigkeiten, aber auch im Fehlen eines gemeinsamen, integrierten Zukunftsbildes (Identität) für die Fehmarnbelt-Region als europäischem Verflechtungsraum.

Herausforderungen und Idee wurden im Rahmen der Fehmarnbelt-Days im Juni in einem Kick-off-Treffen möglichen Partnern auf deutscher und dänischer Seite vorgestellt. In der Folge fanden sowohl in Deutschland als auch in Dänemark bilaterale Gespräche zwischen und mit verschiedenen Akteuren statt, um weiter für das Projekt zu werben.

Nach einem zweiten Treffen in Maribo/Dänemark im September legten mehrere der Anwesenden einen Letter of Intent vor, in dem sie ihr Interesse an der Beteiligung an dem Interreg-Projekt bekundeten.

Projekt:

Das Förderprogramm Interreg Deutschland-Dänemark fördert Projekte in ausgewählten Themen, die Wachstum und Wirtschaft unterstützen und Umwelt und Soziales miteinander verknüpfen. Es können Projektanträge für vier verschiedene Prioritäten (eine innovative Region, eine grüne Region, eine attraktive Region und eine funktionelle Region) eingereicht werden, die unterschiedliche Ziele fördern.

Das zu beantragende Projekt soll prüfen, wie und mit welcher Rechtsform die Fehmarnbeltregion nachhaltig und mit EU-kompatibler Zielarchitektur als leistungsfähiger, integrierter und resilienter Wirtschafts- und Lebensraum entwickelt werden kann. Es ist daher nach der Interreg-Programmlogik in die Priorität „funktionelle Region“ einzuordnen. Im Fokus steht die Analyse der Gründungschancen eines Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ), ebenso wie alternative Instrumente und Ansätze, wie ein CLLD (Community-Led Local Development/ von der Gemeinschaft geführte lokale Entwicklung), ein EWIV (Europäische Wirtschaftliche InteressenVereinigung) und weitere mögliche Kooperationsformen, die im Rahmen des Projekts betrachtet und auf die Tauglichkeit für die Zielsetzung geprüft werden sollen.

Die Projektdauer beträgt 36 Monate. Projekte können bis 31.12.2029 durchgeführt werden zuzüglich einer Nachlaufzeit von 3 Monaten für die letzte Abrechnung. Die Beteiligung kann entweder als Partner (mit Budget, Personal und Co-Finanzierung) oder als assoziierter Partner (ohne eigenes Projektbudget) erfolgen.

Im September wurde zunächst eine Projektskizze eingereicht, der Projekt*antrag* wurde am 07.11.2025 bei Interreg-Sekretariat eingereicht.

Projektpartner:

Leadpartner wird die Wirtschaftsförderung Lübeck sein. Weitere Partner des Projekts sind die IHK zu Lübeck, der Kreis Ostholstein, Femernbelt Development, Lolland Kommune, Næstved Kommune und die Hansestadt Lübeck.

Assoziierte Partner (Netzwerkpartner) sind:

Der Kreis Bad Segeberg, die Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft des Kreises Segeberg GmbH, die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft im Kreis Herzogtum Lauenburg mbH, Køge Kommune, Business Lolland-Falster, Business Vordingborg, Vordingborg Kommune, Faxe Kommune, Guldborgsund Kommune, Langeland Kommune, Ringstedt Kommune, die Region Sjælland und die STRING Megaregion.

Projektfinanzierung:

Die Gesamtkosten für das 3-jährige Projekt werden derzeit auf rund 1,5 Millionen € geschätzt. Sie setzen sich zusammen aus Kosten für fest angestellte Projektmanager, Reisekosten, Beratungskosten, Büromiete etc..

Die Förderung beträgt 65%. Die aufgeführten Partner haben demnach eine jährliche Summe von rund 175.000 € aufzubringen. Das Budget kann sowohl durch Geld als auch durch anteilige Personalkosten der Partner aufgebracht werden.

Die Beteiligung der Hansestadt Lübeck erfolgt über Personalkosten (anteilig FBL 2/ Stabsstelle Sonderaufgaben im FB2) in Höhe von rund 83.000 € für die Laufzeit des Projekts; hiervon rund 29.000 € Stellenanteile und 54.000 € Förderung.

Projektfahrplan:

Der derzeitige Projektfahrplan sieht 4 Teilziele in drei Phasen vor:

Teilziel 1: Projektmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Ziel ist die strukturierte Aufsetzung, Steuerung und Qualitätssicherung des Projekts. Steuerungs- und Kommunikationsstrukturen werden etabliert, ein Projekt-Management-Büro wird eingerichtet, ein Reporting-System erschaffen.

Teilziel 2, Phase A: Bedarfsanalyse & Stakeholder-Einbindung

In Phase A sollen tragfähige Beziehungen zwischen den deutschen und dänischen Akteuren (Regionen, Verwaltungen, Kammern, Hochschulen, Unternehmen, Verbände etc.) aufgebaut werden. Ein gemeinsames Verständnis über den Mehrwert und die Erfordernisse einer institutionalisierten Zusammenarbeit soll geschaffen, in gemeinsamen Gesprächen sollen unter anderem Interessen, Erwartungen, Barrieren, rechtliche und organisatorische Hemmnisse identifiziert und dokumentiert werden. Diese Phase soll mit einer unterzeichneten politischen Willenserklärung enden, die sich dafür ausspricht, eine verbindlichere Form für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit enger zu prüfen.

Teilziel 3, Phase B: Entwicklung einer institutionellen Struktur

Basierend auf den Ergebnissen aus Phase 2 werden die strategischen und operativen Ziele der Zusammenarbeit in der Region definiert. Aus diesen wird ein Aufgabenprofil entwickelt. Im Anschluss findet eine systematische Analyse möglicher Organisationsformen für die Zusammenarbeit statt, die schließlich mit der Festlegung einer Organisationsform endet. In der Folge wird der territoriale Zuschnitt auf Grundlage funktionaler, wirtschaftlicher und administrativer Zusammengehörigkeit definiert. Hierbei sind bestehende Raumordnungs- und Entwicklungspläne zu beachten. Nachdem Organisationsform und Territorium festgelegt sind, wird ein Mitglieder- und Beteiligungsmodell abgestimmt (Beitrittsordnung, Governance- Regeln). In der Folge müssen unter anderem Sitzland, Finanzierungsmodell, Rechtsrahmen, Haftungsordnung und Zeitplan abgestimmt und festgelegt werden. Erkenntnisse und Arbeitsergebnisse fließen schließlich in eine Beschlussvorlage für die politischen Gremien ein mit dem Ziel, ein klares Mandat zum Eintritt in Phase C zu erhalten.

Teilziel 4, Phase C: Pilotierung & Verstetigung

In dieser Phase wird eine rechtssichere Ausarbeitung, Übersetzung und Finalisierung von Übereinkunft und Satzung für die gefundene Organisationsform (z.B. EVTZ) erfolgen. Ein notwendiges Genehmigungsverfahren soll vorbereitet und begleitet werden. Die praktische

Vorbereitung des Betriebs der gefundenen Organisationsform beginnt (Büro, Bankkonto etc.) Auf Basis der Satzung und der festgelegten Strukturen können bereits Pilotmaßnahmen vorbereitet werden, die zeigen, wie die Organisation zukünftig operativ tätig sein kann.

Die Partner rechnen mit einer Entscheidung über den Projektantrag in einem Zeitraum von rund 3 Monaten. Das Interreg-Komitee wird sich im Mai 2026 treffen, so dass voraussichtlich im September 2026 mit dem Projekt begonnen werden kann.

.

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14626
öffentlich

Lübeck, 02.10.2025

Bericht
-öffentlich-

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

Bearbeitung: Birte Fröhlich (E-Mail: birte.froehlich@luebeck.de Telefon: 122-3919)

Masterplan Klimaschutz (MAKS) - 1. Monitoringbericht

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beschluss zur Austauschvorlage zu Masterplan Klimaschutz am 28.09.2023 (VO/2023/11957-02 und Beschluss der Umsetzung von prioritären Aktivitäten des Masterplans Klimaschutz am 27.06.2024 (VO/2023/11957-01-04-01)

Bericht:
Im Bericht zum Masterplan Klimaschutz (MAKS) ist das Vorgehen zum Monitoring beschrieben. Darunter fallen die regelmäßige Erstellung einer Treibhausgasbilanz und die Abfrage zum Stand der Umsetzung der Klimaschutzaktivitäten. Mit dem hier vorliegenden Bericht wird die Treibhausgasbilanz 2024 und der Umsetzungsstand der beschlossenen Aktivitäten dargestellt. Für die Erstellung des Berichts wurden alle im MAKS genannten Verantwortlichen Verwaltungsbereiche, Eigenbetriebe und Gesellschaften beteiligt.

Die Treibhausgasbilanz 2024 zeigt einen leichten Rückgang der Treibhausgas-Emissionen auf dem Stadtgebiet von Lübeck.
Die Abfrage der Umsetzungsstände der beteiligten Bereiche des MAKS zeigt, dass ein Großteil der beschlossenen Klimaschutzaktivitäten umgesetzt wird oder bereits abgeschlossen ist. Um die Zielsetzungen des Masterplans Klimaschutz einzuhalten, die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 und die Treibhausgasneutralität 2035, müssen die Einsparungen der Emissionen in den nächsten Jahren stärker ansteigen, als in den vergangenen Jahren. Die Grundlagen für konsequente Einsparungen sind bereits gelegt und zeigen Wirkung.

Anlagen:
Anlage 1_MAKS_1.Monitoringbericht_2025
Anlage 2_Übersicht_Umsetzungsstand_MAKS_Aktivitäten_2025
Anlage 3_MAKS_Maßnahmenblätter_Umsetzungsstand_2025

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK



Masterplan Klimaschutz 2035

1. Monitoringbericht

Zwei Jahre nach dem politischen Beschluss des Masterplans Klimaschutz zeigt dieser Bericht auf welche Entwicklungen es seither im Klimaschutz in Lübeck gab.

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

Hansestadt Lübeck
FB 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

Der Masterplan Klimaschutz (MAKS) ist der gesamtstädtische Fahrplan zum Klimaschutz für die Hansestadt Lübeck. Durch ihn wird das Klimaziel Treibhausgasneutralität und das Zwischenziel **Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030** in Arbeitspakete heruntergebrochen.

Kurz nach dem Beschluss des Berichts zum Masterplan Klimaschutz (MAKS) im November 2023 mit der Zielsetzung die Treibhausgasneutralität 2040 zu erreichen, hat die Lübecker Bürgerschaft das Ziel-Jahr für die **Treibhausganeutralität auf 2035** vorgezogen.

Die ersten prioritären Aktivitäten wurden am 27.06.2024 zur Umsetzung beschlossen (VO/2023/11957-01-04-01).
In diesem Bericht wird die aktuelle Treibhausgasbilanz für das Jahr 2024 dargestellt und der Stand der Umsetzung der Klimaschutzaktivitäten im Juli 2025. Damit lässt sich bisher kein Vergleich zwischen Umsetzungsstand und tatsächlicher Treibhausgasreduktion ziehen.
Mit der Abfrage zum Umsetzungsstand wurden erstmalig auch weitere Indikatoren erhoben, die zukünftig eine Aussage über den Umsetzungsfortschritt, unabhängig von den Aktivitäten, darstellen sollen.

Klima-Highlights

Weitere **Landstromanlagen** im Lübecker Hafen: Am Skandinavienkai sind bereits zwei Landstromanlagen für Schiffe in Betrieb. Drei weitere Anlagen sind in Planung.

In Lübeck-Moisling entsteht ein **Solarpark**, der in das Moislinger Wärmenetz integriert wird. Damit wird ein Teil der Fernwärme vergrünt.

Mitte 2025 sind im Stadtgebiet 461 öffentlich zugängliche **Ladepunkte für Elektrofahrzeuge** verfügbar und damit das Jahres-Ausbauziel bereits erfüllt.

Der **Lübecker Wald** wächst: In Niendorf Moorgarten entstehen 30 Hektar neuer Mischwald, der mit Hilfe vom Verein „GemeinsamBuddeln“, das Einsetzen von Eicheln und Baumsetzlingen sowie durch Aussaat durch Drohnen aufgeforstet wird.

Fahrradabstellanlagen an Bahnstation Lübeck-Moisling: An der Südseite entsteht eine überdachte Fahrradabstellanlage, die im Rahmen des Bike+Ride-Programms des Landes Schleswig-Holstein entsteht. So verfügt der Bahnhaltepunkt ab 2026 sowohl über eine gute Busanbindung und PKW-Stellplätze, als auch über moderne und sichere Fahrradstellplätze.

Lübecks Radroute Plus in der Ratzeburger Allee: Der Baubeginn für diesen wichtigen Radverkehrskorridor stellt einen Meilenstein für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Lübeck dar.

Treibhausgasbilanz 4
Energieverbrauch 4
Treibhausgasemissionen 7
9 Handlungsfelder, Viele Erfolge 09
Energie & Bau 10
And the winner is: Photovoltaik 10
Mobilität 12
Ressourcenschutz 14
Landnutzung & Boden 15
Wirtschaft 16
Umweltbildung & Fortbildung 17
Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit 17
Digitalisierung 17
Vorbild Verwaltung 18
Übergeordnetes 19
Systemisches Handlungsfeld 19
Ausbau von Personalressourcen 19
Haushaltsnotstand 2024 20
Förderungen auf Bundesebene 20
Reicht das Tempo aus? 20
Fazit 22

Treibhausgasbilanz

Die Treibhausgas- oder auch CO_2-Bilanz (THG-Bilanz) ermittelt, wie viele Treibhausgase pro Jahr durch den Energieverbrauch in Lübeck verursacht werden. Dabei wird nicht nur Kohlenstoffdioxid (CO_2), sondern auch alle weiteren klimaschädlichen Gase berücksichtigt, deren Ausstoß in Lübeck verursacht werden. Daher wird die Einheit in CO_2-Äquivalenten (CO_{2eq}) angegeben. Zur Bilanzierung werden die Verbrauchsdaten für Wärme, Strom und Kraftstoff genauer betrachtet.

Mit der Erfassung der Treibhausgasbilanz schafft die Hansestadt Lübeck die Grundlage für ein kontinuierliches Monitoring der Emissionen und kann somit die Ergebnisse der Klimaschutzbemühungen überprüfen.

Die Treibhausgasbilanz soll einen möglichst genauen Überblick über wichtige Energieverbräuche und die Potenziale für erneuerbare Energien liefern, um den Umbau zu einem nachhaltigen Energiesystem unterstützen und steuern zu können.

! Zwischen 2019 und 2020 gab es eine Änderung in der Zuordnung der Energieverbräuche zu Sektoren. Daher sind die Zahlen für die Sektoren Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Industrie nicht trennscharf zu sehen. !

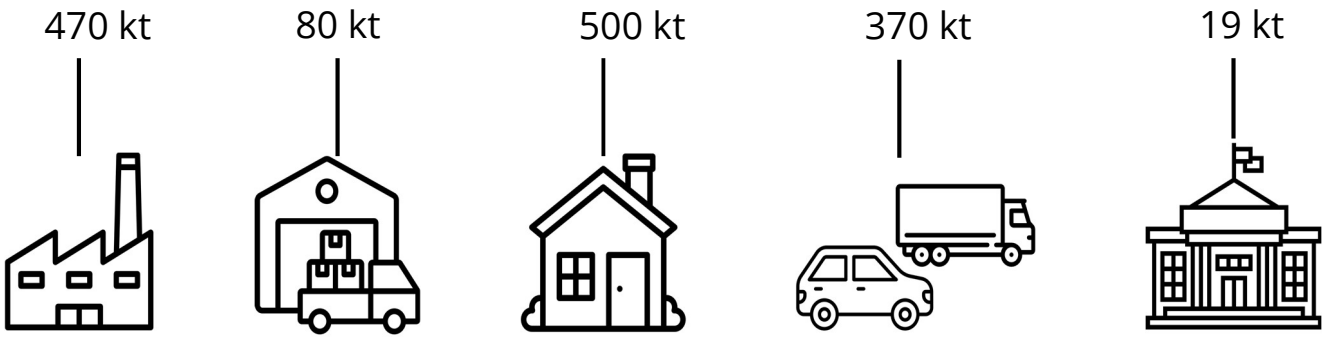
Energieverbrauch

Die Energiebilanz der Hansestadt Lübeck zeigt die Verteilung des Endenergieverbrauchs nach Erzeugungsart und Verbrauchssektoren. Der Gesamtenergieverbrauch setzt sich dabei aus verschiedenen Energiequellen wie Strom, Erdgas, Fernwärme, Mineralölprodukten und erneuerbaren Energien zusammen. Diese Energie wird in den Sektoren Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD), Industrie sowie Verkehr genutzt.

Die Analyse gibt Aufschluss darüber, welche Energieträger in welchem Umfang eingesetzt werden und welche Sektoren den größten Anteil am Gesamtverbrauch haben. Sie bildet damit eine zentrale Grundlage für die Bewertung der energetischen Situation der Stadt sowie für die Ableitung gezielter Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Ausbau erneuerbarer Energien.

Gute Nachrichten: Lübeck verbraucht (etwas) weniger Energie

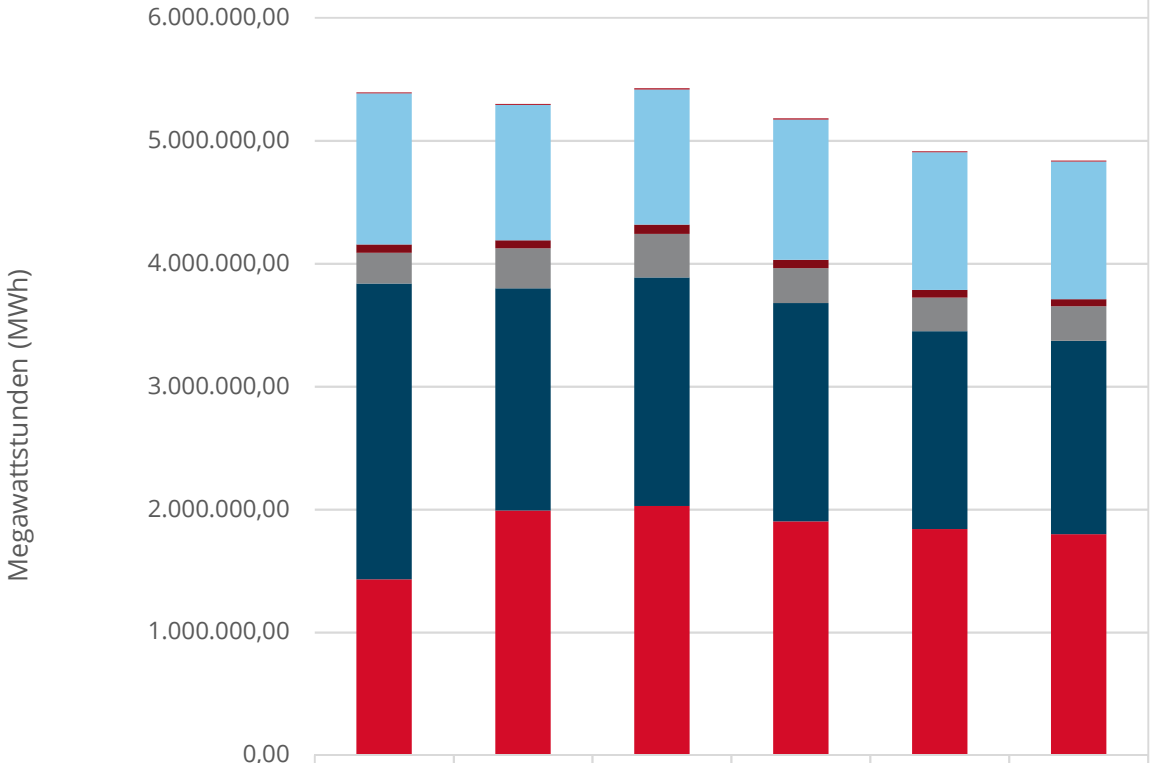
Zwischen 2019 und 2024 ist der Gesamtenergieverbrauch in Lübeck zurückgegangen. Insgesamt sank der Gesamtenergieverbrauch von rund 5,38 Mio. MWh (2019) auf etwa 4,83 Mio. MWh (2024). Die Entwicklung verlief



jedoch je Sektor und Energieträger unterschiedlich.

In der Energiebilanz zeigen sich zwischen 2019 und 2024 deutliche Verschiebungen beim Energieverbrauch einzelner Sektoren – auch bedingt durch eine geänderte Datenerfassung ab 2020. Dies betrifft die Sektoren Haushalte, Industrie und Gewerbe, Handel, Dienstleitung. So wurden früher z. B. kleinere Betriebe teils als Haushalte erfasst. Die unterschiedlichen Nutzergruppen wurden ab 2020 einheitlich festgelegt und kategorisiert. Dies sollte bei der Bewertung von Trends entsprechend berücksichtigt werden. Die Summe der drei Sektoren ist allerdings vergleichbar, da lediglich die Zuordnung der Sektoren nicht eindeutig war, die Verbrauchsdaten vom Netzbetreiber in der Summe allerdings korrekt sind.

Der Energieverbrauch der **Haushalte** stieg 2021 pandemiebedingt auf 1,85 Mio. MWh – ein deutliches Plus gegenüber 2019 (1,42 Mio. MWh). Die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit Lockdowns und Homeoffice führten zu höherem Strom- und Wärmebedarf. Seitdem sinkt der Verbrauch wieder, liegt aber 2024 mit 1,79 Mio. MWh noch deutlich über dem Vorkrisenniveau, aber mit fallender Tendenz. Ein gutes Signal in diesem Sektor ist der sinkende Verbrauch von Erdgas und Heizöl seit 2021.



	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kommunale Flotte	8.386,04	8.547,14	8.929,92	8.571,87	8.467,82	8.876,03
Verkehr	1.228.942,	1.100.760,	1.099.747,	1.142.511,	1.118.628,	1.118.219,
Kommunale Verwaltung	66.302,30	66.171,50	74.836,55	67.925,56	63.211,50	57.311,50
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD)	250.393,20	325.376,63	355.345,32	283.505,02	273.143,44	282.969,50
Industrie	2.405.745,	1.804.858,	1.857.687,	1.773.980,	1.608.481,	1.571.422,
Haushalte	1.432.212,	1.992.294,	2.028.174,	1.903.735,	1.840.866,	1.799.200,

Abbildung 1: Endenergieverbrauch nach Energieträgern im Megawattstunden (MWh) 2019 bis 2024

Insgesamt bleibt **Erdgas** der bedeutendste Energieträger in allen Sektoren, obwohl der Verbrauch seit 2021 spürbar gesunken ist (von 2,34 auf 2,01 Mio. MWh).

In den Sektoren **Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD) und Industrie** zeigt sich eine besonders dynamische Entwicklung. Der auffällige Zuwachs des Energieverbrauchs im GHD Sektor und die starke Abnahme in der Industrie ist voraussichtlich auf die Änderungen in der Zuordnung der Verbrauchsdaten zurückzuführen. Wenn man beide Sektoren zusammenzählt zeigt sich ein Rückgang des Energieverbrauchs von 2,65 Mio. MWh (2019) auf 1,85 Mio. MWh (2024) – ca. 25 % weniger.

Die **kommunale Verwaltung** konnte ihren Energieverbrauch über den Zeitraum hinweg kontinuierlich reduzieren – von 66.300 MWh auf etwa 57.300 MWh. Dies deutet auf erfolgreich umgesetzte Effizienzmaßnahmen und eine fortschreitende energetische Optimierung öffentlicher Liegenschaften hin. Auch die kommunale Fahrzeugflotte bewegt sich über den gesamten Zeitraum auf niedrigem und weitgehend stabilem Niveau, was gute Voraussetzungen für eine vollständige Elektrifizierung dieses Sektors schafft. Eine gesonderte und genauere Bilanzierung wird im Rahmen der Treibhausgasneutralen Verwaltung erstellt.

Der **Verkehrssektor** bleibt mit über 1,1 Mio. MWh jährlich ein konstanter Großverbraucher, wobei sich der Energiebedarf seit 2021 kaum verändert hat.

Diese Entwicklung zeigt sich auch bei der Betrachtung der Energieträger. Während der Verbrauch fossiler Brennstoffe wie **Heizöl** über den gesamten Zeitraum konstant abnimmt, zeigt sich nur eine leichte Abnahme beim Verbrauch von **Benzin und Diesel.** Nach einem coronabedingten Rückgang 2020 und 2021 lag der Verbrauch im Jahr 2024 wieder bei 394.132 MWh (Benzin) und Diesel: ca. 640.000 MWh (Diesel). Der Verkehrssektor zeigt damit kaum strukturelle Veränderungen – etwa in Richtung Elektrifizierung.

Die Nutzung von **Fernwärme** schwankt, bleibt jedoch mit etwa 270.000 bis 300.000 MWh jährlich auf konstantem Niveau. Die Fernwärme besteht fast ausschließlich aus fossilen Energieträgern.

Der Verbrauch von **Umweltwärme** legte deutlich zu – von 7.923 MWh (2019) auf 50.000 MWh (2024) – und zeigt den Trend zu klimafreundlichem Heizen. Auch Solarthermie stieg leicht, wenn auch auf niedrigem Niveau. Auch **Sonnenkollektoren** (Solarthermie) haben einen leichten Anstieg verzeichnet, wenn auch auf niedrigem Niveau.

Energieverbrauch: Erste Änderungen sichtbar, viel Potential nach unten

Insgesamt zeigt der kommunale Energieverbrauch trotz der methodischen Umstellung zwischen 2019 und 2020 wichtige Trends: Während die Industrie/GHD-Sektor und die Verwaltung ihre Verbräuche reduzieren konnten, sind die Haushalte und der Verkehr noch nicht auf Reduktionskurs. Um die kommunalen Energie- und Klimaziele zu erreichen, ist daher ein gezieltes sektorales Handeln und Steuerungsmaßnahmen erforderlich.

Treibhausgasemissionen

Zwischen 2019 und 2024 sanken in Lübeck die Treibhausgasemissionen um 10 % – von 1.638.209 t CO_{2eq} auf 1.464.405 t CO_{2eq}. Damit bewegt sich Lübeck auf einem **hohen, aber leicht rückläufigen Niveau.** Trotz pandemiebedingter Schwankungen blieb das Emissionsniveau über fünf Jahre hinweg hoch und zeigt damit die weiterhin starke Abhängigkeit von fossilen Energieträgern.

Mit konstant etwa 380.000 t CO_{2eq} jährlich bleibt der **Verkehrssektor** emissionsintensiv. Weder Pandemie noch technologische Veränderungen zeigten bislang einen messbaren Einfluss auf die Gesamtemissionen. Die kommunale Flotte hat nur einen sehr kleinen Anteil und emittiert konstant rund 2.900 t CO_{2eq}.

Im **Haushaltssektor** ist eine auffällige Zunahme der Emissionen im Jahr 2020 und 2021 zu verzeichnen, mit einem Spitzenwert

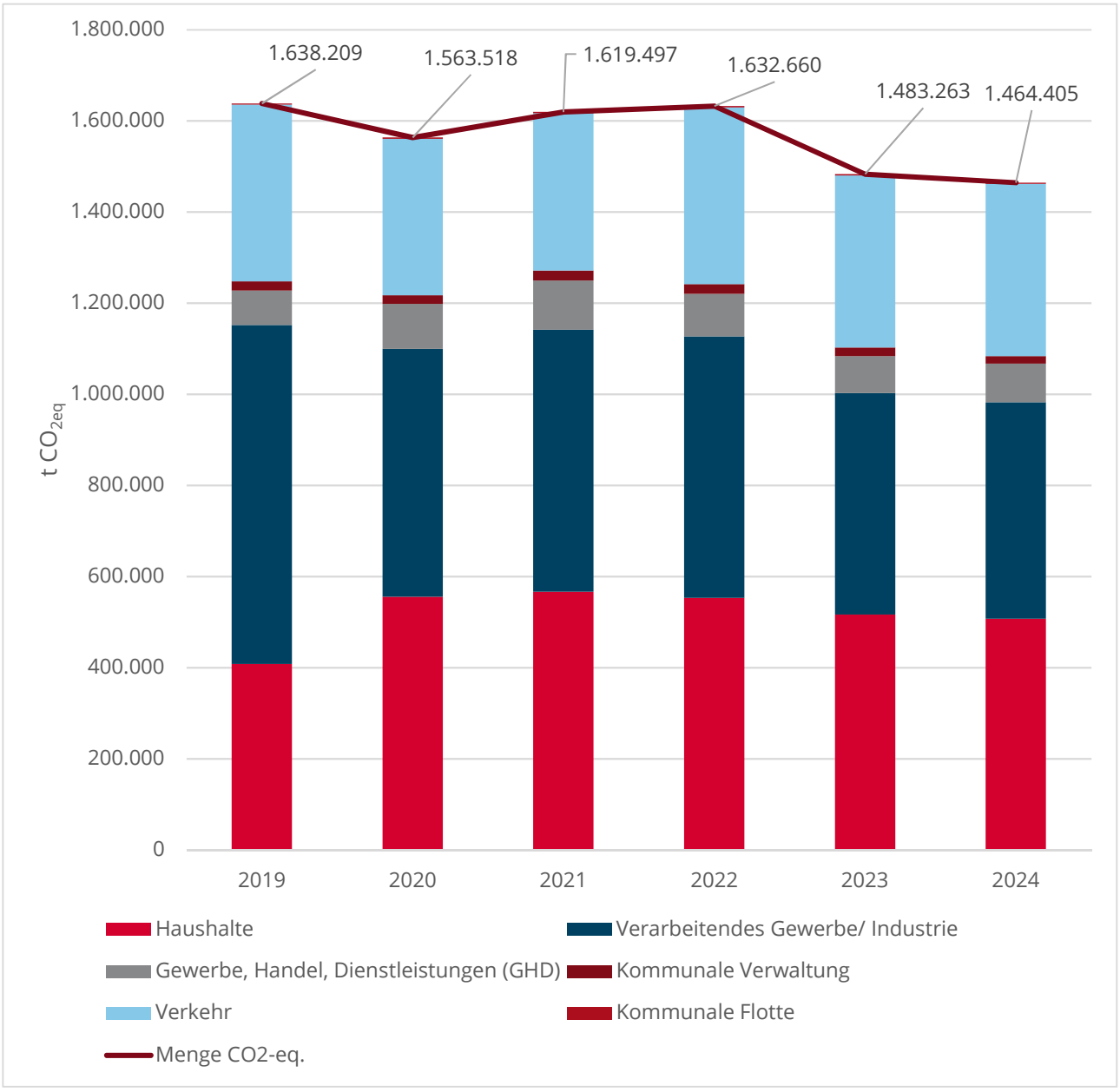


Abbildung 2: Treibhausgas-Emissionen in tCO_{2eq} nach Sektoren von 2019 bis 2024

von 566.259 t CO_{2eq} im Jahr 2021. Diese Entwicklung spiegelt das erhöhte Heizen und den Stromverbrauch während der Pandemie wider. Seitdem sinken die Emissionen kontinuierlich, lagen 2024 aber mit 507.353 t CO_{2eq} noch immer deutlich über dem Vorkrisenniveau.

Bei der Bewertung der Sektoren Haushalte, GHD und Industrie ist zu beachten, dass von 2019 bis 2020 eine Anpassung der Datenzuordnung stattgefunden hat (siehe S.4).

Der **Industriesektor** als ehemals größter Emittent verzeichnete einen deutlichen Rückgang auf rund 474.887 t CO_{2eq} (2024).

Durch die Neuzuordnung der Sektoren verzeichnet der Sektor **Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD)** einen Anstieg der Treibhausgasemissionen. Der Ausstoß stieg im Jahr 2024 auf 84.881 t CO_{2eq}.

Mit 19.788 t CO_{2eq} (2019) ist die **kommunale Verwaltung** ein kleiner Emittent mit konstanter Abnahme. Schwankungen sind vor allem auf das Heizen und den Fuhrpark zurückzuführen.

Tendenzen gut

Lübecks Emissionen sind gesunken, aber bei weitem nicht genug. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es nach wie vor strukturelle Veränderungen: beschleunigter Ausbau erneuerbarer Energien, die Förderung nachhaltiger Mobilität, die Elektrifizierung des Verkehrs sowie eine konsequente Wärmewende.

Der Energieverbrauch Lübecks wird weiterhin maßgeblich von fossilen Energieträgern wie Erdgas, Diesel und Benzin dominiert. Zwar lassen sich positive Entwicklungen im Bereich erneuerbarer Energien – insbesondere bei Umweltwärme und Biogas – erkennen, doch deren absolute Beiträge bleiben bislang gering. Trotzdem zeigt sich, dass Einsparpotenziale genutzt wurden und nach der Pandemie ein Trend ablesbar ist.

Tabelle 1: Treibhausgasemissionen in t CO2eq mit farblichen Markierungen (grün: Minderung, rot: Anstieg)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Haushalte	408.258	555.059	566.259	553.261	516.882	507.353
Industrie	743.895	544.050	575.152	573.492	486.043	474.887
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD)	75.233	99.067	107.791	93.578	80.988	84.881
Kommunale Verwaltung	20.218	19.294	22.154	21.350	19.138	16.807
Verkehr	387.867	343.256	345.222	387.942	377.477	377.497
Kommunale Flotte	2.738	2.793	2.918	3.036	3.001	2.981
Menge $CO_{2-eq.}$	1.638.209	1.563.518	1.619.497	1.632.660	1.483.264	1.464.405

9 Handlungsfelder, Viele Erfolge

Mit dem politischen Beschluss VO/2023/11957-01-04 wurden insgesamt 177 Aktivitäten des Masterplans Klimaschutz zur Umsetzung beschlossen. Darunter sind Aktivitäten, die bereits in Umsetzung waren und neue als prioritär eingestufte Aktivitäten.

Die Aktivitäten sind jeweils einem kommunalen Instrument und einer verantwortlichen Stelle innerhalb der Verwaltung zugeordnet. Die Kommunalverwaltung hat nur einen begrenzten Einfluss auf die gesamtstädtischen Emissionen, die in der THG-Bilanz abgebildet werden.

Ein Großteil der beschlossenen Aktivitäten ist nach einem Jahr in Umsetzung oder bereits abgeschlossen. Die meisten Aktivitäten sind in den Handlungsfeldern Mobilität und Energie & Bau beschlossen worden.

Einige Aktivitäten wurden zurückgestellt oder pausiert oder sind nach einer Prüfung annulliert worden. Die Begründungen zu den einzelnen Aktivitäten sind in den Maßnahmenblättern enthalten (siehe Anlage 3).

Insgesamt haben viele der umgesetzten Aktivitäten Grundlagen geschaffen, um darauf aufbauend konkrete Projekte mit Minderungspotentialen voranbringen zu können. Es handelt sich beispielsweise um strategische Konzepte, Potentialanalysen oder Personalbereitstellung.

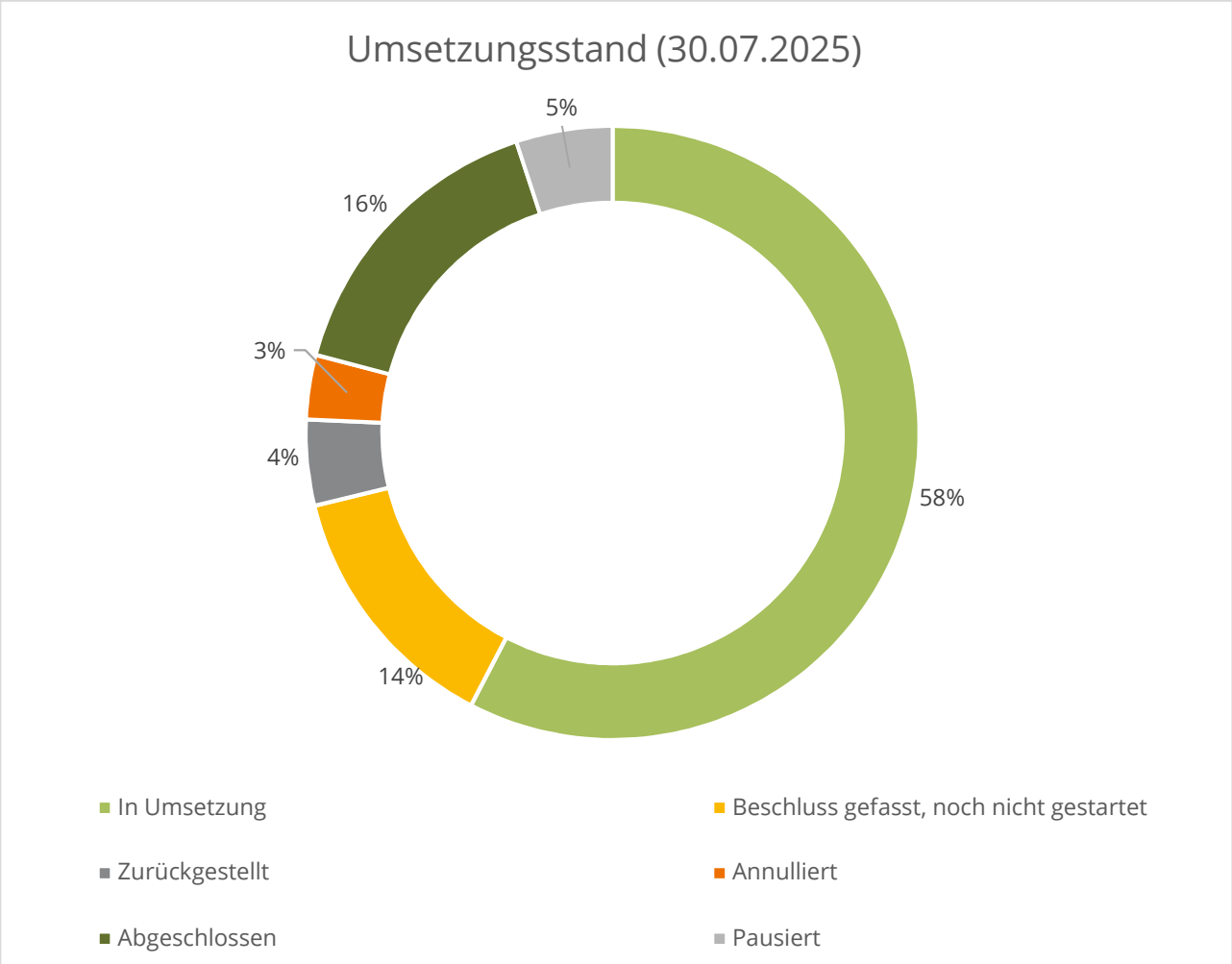
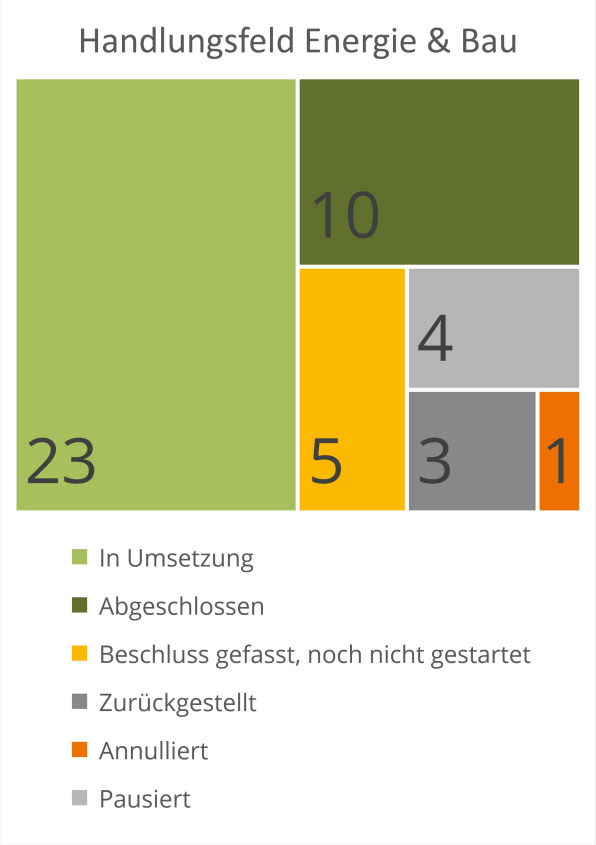


Abbildung 3: Status der beschlossenen Aktivitäten aus dem Masterplan Klimaschutz zum 30.07.2025

Energie & Bau

Im Handlungsfeld Energie & Bau sind ein Großteil der beschlossenen 46 Aktivitäten in Umsetzung oder bereits abgeschlossen.



Darunter sind Aktivitäten, die die Grundlage für neue Aktivitäten und die Reduktion von Emissionen darstellen. So z.B. die Erstellung des Kommunalen Wärmeplans mit weiteren Grundlagenuntersuchungen.

Auch konkrete Projekte, wie z.B. die Großwärmepumpe am Zentralklärwerk oder Großflächen-Solarthermie werden umgesetzt: In Moisling entsteht ein Solarpark, der in das Moislinger Wärmenetz integriert wird. Damit wird ein Teil der Fernwärme vergrünt.

Einige Aktivitäten konnten aufgrund der knappen Personalressourcen bisher nicht begonnen werden.

And the winner is: Photovoltaik

Die Daten zur Photovoltaik zeigen von 2019 bis 2024 ein deutliches und stetiges Wachstum in allen drei Kategorien**: Bruttoleistung, Anzahl der Anlagen** und **Stromerzeugung.** Diese Entwicklung unterstreicht die wachsende Bedeutung von Solarenergie als Säule der Energiewende.

Die **Bruttoleistung** (installierte Nennleistung in Kilowattpeak, kWp) hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdreifacht – von 14.437 kWp im Jahr 2019 auf 45.697 kWp im Jahr 2024. Der Zuwachs verlief kontinuierlich, mit besonders starken Anstiegen in den Jahren 2023 und 2024 (siehe Abbildung 5).

Auch auf städtischen Dächern hat sich einiges getan: Mittlerweile sind 725kWp auf städtischen Dächern installiert.

Parallel dazu stieg auch die **Anzahl der installierten Anlagen** von 800 im Jahr 2019 auf 4.756 im Jahr 2024 – also fast das Sechsfache innerhalb von sechs Jahren. Allein im Jahr 2023 wurden mehr als doppelt so viele neue Anlagen installiert wie im Jahr zuvor. Dies zeigt, dass nicht nur die Leistung pro Anlage, sondern auch die Verbreitung im Privat- und Gewerbebereich deutlich zunimmt.

Die **Stromerzeugung** aus Photovoltaik wuchs analog zur installierten Leistung: von 12.940 MWh (2019) auf 40.959 MWh (2024). Das entspricht mehr als einer Verdreifachung und zeigt, dass Solarenergie zunehmend einen substanziellen Beitrag zur Stromversorgung leistet. Der hohe Erzeugungswert 2024 deutet zudem darauf hin, dass die neuen Anlagen technisch effizient sind und eine gute Sonneneinstrahlung genutzt werden konnte.

Für die kommenden Jahre wird entscheidend sein, diesen Trend beizubehalten, Netzinfrastruktur und Speicherlösungen

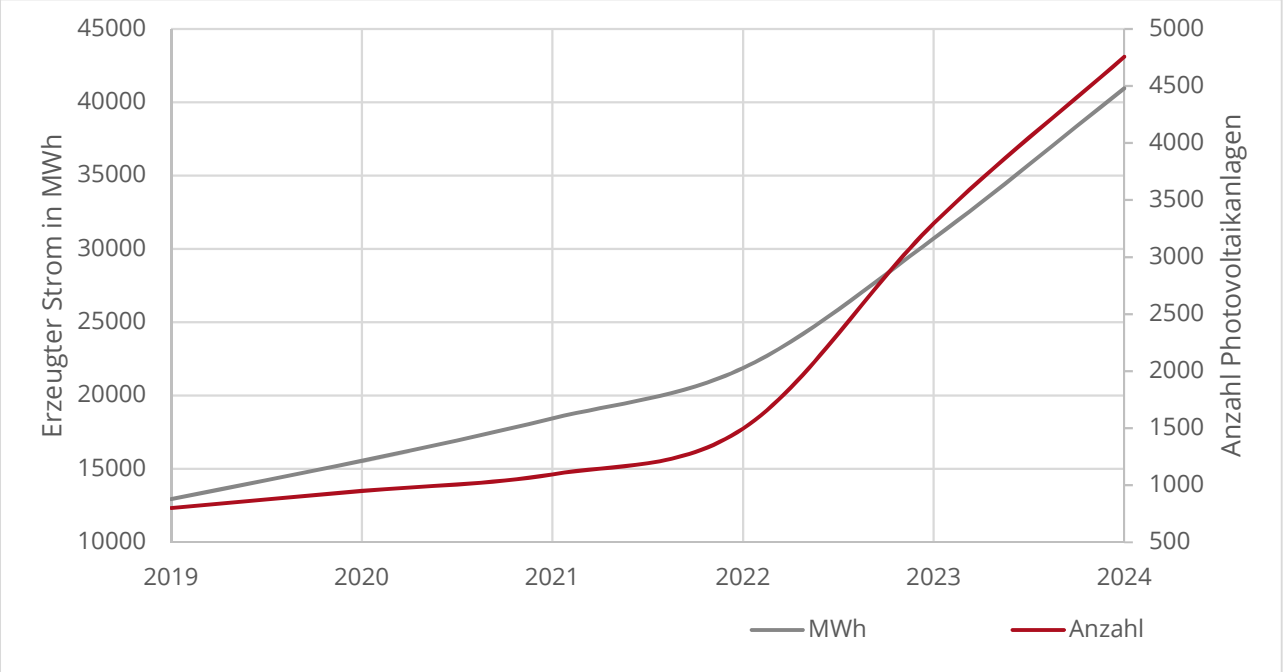


Abbildung 4: Erzeugter Strom aus Photovoltaik (graue Linie) und Anzahl der Anlagen (rote Linie) (inkl. Balkon-PV)

anzupassen und regulatorische Hemmnisse weiter abzubauen.

Dafür sind bereits viele Weichen durch die Umsetzung von Aktivitäten aus dem MAKS gestellt worden:

Es gibt eine Zielvorgabe für jährlichen PV-Ausbau (EB_EE_01). Das Solar- und Gründachpotentialkataster (EB_EE_03) zeigt die Eignung der Lübecker Dächer. Die nachbarschaftliche Solarberatung (Ü_KoKli_03) bietet Gebäudebesitzer:innen eine niedrigschwellige Beratung im gesamten Stadtgebiet. Auch wurde begonnen die Hürden für die Beantragung von PV-Anlagen abzubauen (EB_EE_05): Für Gebiete mit Erhaltungssatzungen und denkmalgeschützte Gebäude gibt der erarbeitete Solarleitfaden eine Richtung vor. Regelmäßige Beratungstermine der Stadtverwaltung bieten Unterstützung bei der Beantragung von Bauvorhaben. Für die Beschleunigung des Ausbaus von Photovoltaik auf städtischen Dächern werden zusätzliche Personalstellen geschaffen (EB_EE_14).

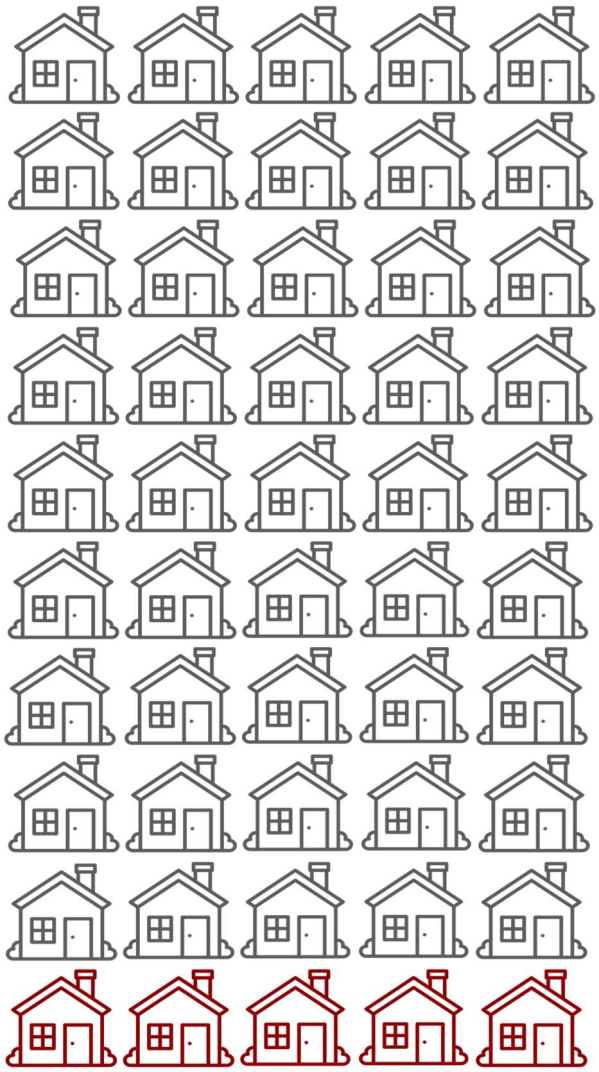
Neben Photovoltaik stieg auch die Nutzung von Erdwärme kontinuierlich und zeigt eine stabile Entwicklung. Dies unterstreicht das Potenzial der Geothermie als zuverlässige, grundlastfähige Energiequelle.

Die Windkraft bleibt trotz witterungsbedingter Schwankungen ein zentraler Bestandteil der regionalen Energieversorgung. Nach einem Rückgang im Jahr 2021 hat sich die Produktion wieder stabilisiert.

Im Gegensatz dazu zeigt sich bei der Wasserkraft eine weitgehend konstante Entwicklung mit leichten Schwankungen, was auf natürliche Standortgrenzen und geringe Ausbaumöglichkeiten hinweist.

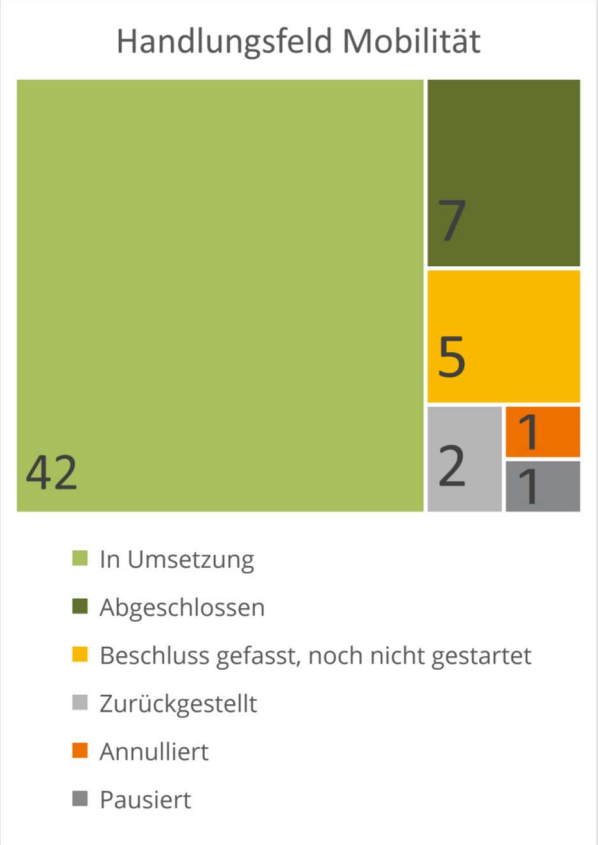
Insgesamt verdeutlichen die Daten, dass Lübeck auf einem guten Weg ist, den Ausbau der erneuerbaren Energien breit aufzustellen – mit einem besonders starken Schub im Bereich der dezentralen Photovoltaik.

Abbildung 5: Nutzung von Dachflächen für Photovoltaik 2024: Auf 5 von 50 Dächern wird Strom durch PV produziert



Mobilität

Im Handlungsfeld Mobilität befinden sich derzeit die meisten der insgesamt 58 beschlossenen Aktivitäten entweder in der Umsetzung oder sind bereits abgeschlossen. Der Fokus liegt dabei häufig auf Maßnahmen, die mittel- bis langfristig zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen, auch wenn die direkten Emissionseffekte einzelner Maßnahmen zunächst gering ausfallen.



Insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zeigen sich schrittweise Fortschritte, etwa durch die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Berücksichtigung von Standards im Verkehrswegebau und die Trennung von Fuß- und Radwegen. Diese kontinuierlichen Verbesserungen schaffen die Voraussetzungen für eine Verhaltensänderung hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen – insbesondere durch die Förderung des Radverkehrs.

Die Rolle der Stadtverwaltung besteht in diesem Handlungsfeld primär darin, attraktive, klimafreundliche Mobilitätsangebote zu schaffen, deren Wirkung jedoch maßgeblich von der Akzeptanz und Nutzung durch die Bevölkerung abhängt. Einige Angebote wurden durch Umsetzung von Aktivitäten aus dem MAKS bereits erweitert:

- Ausbau der Ladeinfrastruktur: Mitte 2025[1] sind im Stadtgebiet 461 öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verfügbar.
- Radschnellweg Ratzeburger Allee: Der Baubeginn für diesen wichtigen Radverkehrskorridor stellt einen Meilenstein für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Lübeck dar.
- Stadtgrabenbrücke: Der Neubau im Jahr 2024 verbessert die Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und den östlichen Stadtteilen und stärkt so den Umweltverbund.
- Fahrradabstellanlagen an Bahnstation Lübeck-Moisling: An der Südseite entsteht eine überdachte Fahrradabstellanlage, die im Rahmen des Bike+Ride-Programms des Landes Schleswig-Holstein entsteht. So verfügt der Bahnhaltepunkt ab 2026 sowohl über eine gute Busanbindung und PKW-Stellplätze, als auch über moderne und sichere Fahrradstellplätze.
- Weitere Landstromanlagen im Lübecker Hafen: Am Skandinavienkai sind bereits zwei Landstromanlagen für Schiffe in Betrieb. Drei weitere Anlagen sind in Planung.

Ab dem Jahr 2026 wird 43 % der städtischen Busflotte elektrisch betrieben – ein

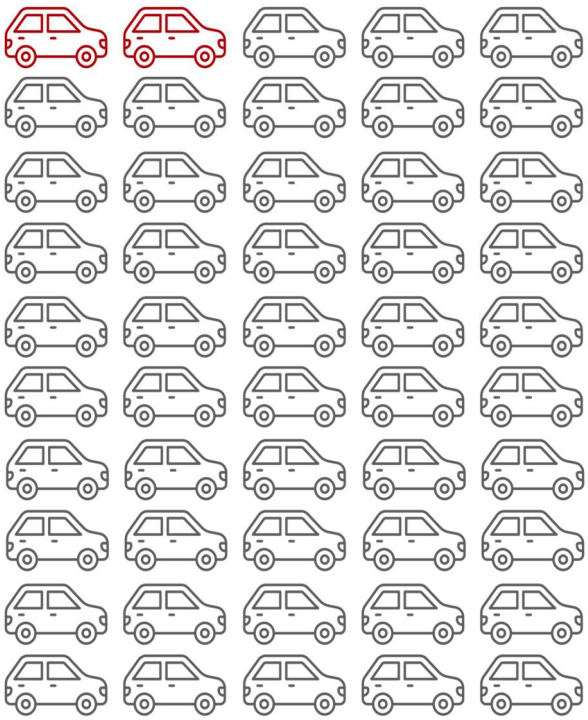


Abbildung 6: Anteil zugelassener E-PKW in Lübeck, 2 von 50 PKW haben einen elektrischen Antrieb (inkl. Hybridfahrzeuge)

bedeutender Schritt zur Reduktion lokaler Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Auch weitere Verbesserungen im ÖPNV führen zu steigender Zufriedenheit z.B. Einführung des Lübeck-Takts und des Deutschlandtickets, sowie der Ausbau digitaler Informationsangebote. Der erleichterte Zugang zum Nahverkehr trägt nicht nur zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs bei, sondern unterstützt auch die Zielsetzungen des Masterplans Klimaschutz durch eine veränderte Mobilitätskultur in der Stadt.

Ein Blick auf die aktuelle Treibhausgasbilanz sowie die Zulassungszahlen von Pkw zeigt allerdings, dass bislang kein signifikanter Wechsel zu emissionsärmeren Antriebsformen oder eine deutliche Verlagerung hin zum Umweltverbund (ÖPNV,

[1] Stand Mai 2025

Rad- und Fußverkehr) zu verzeichnen ist. Die meisten Wege werden weiterhin mit dem Auto zurückgelegt, aber das Fahrrad holt auf. Der Modalsplit des Umweltverbundes (Fahrrad, ÖPNV, Fußverkehr) liegt aktuell bei 62% und ist somit in den letzten Jahren gestiegen[2].

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, bedarf es daher weiterhin sowohl eines konsequenten Ausbaus klimafreundlicher Infrastrukturen als auch verstärkter Maßnahmen zur Verhaltensänderung.

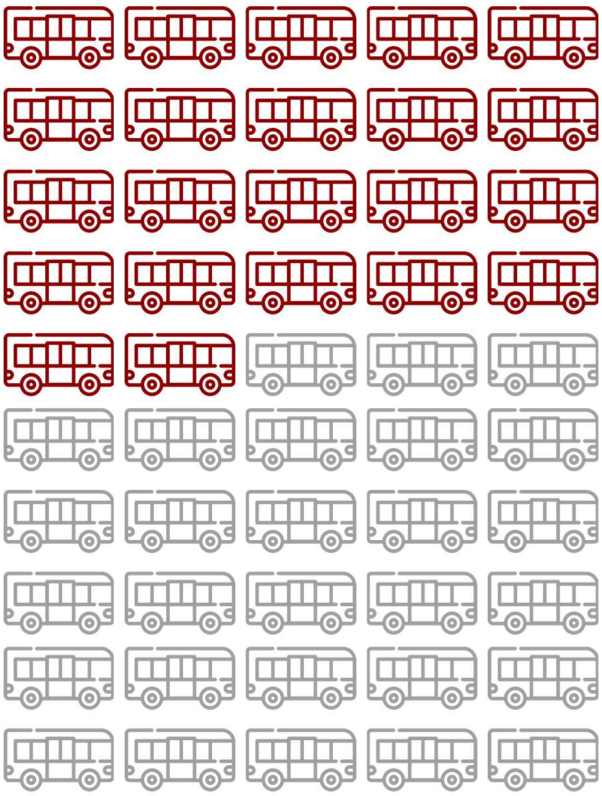
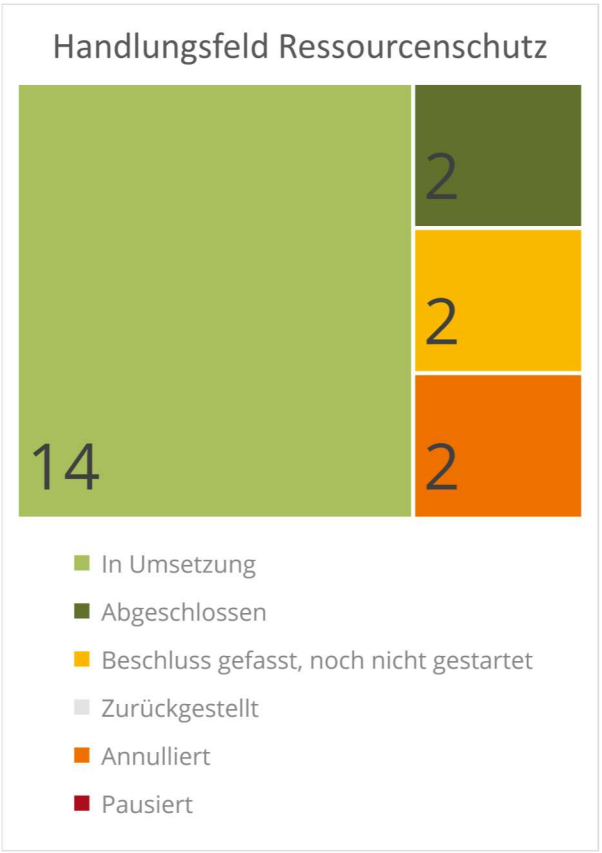


Abbildung 7: Elektrifizierungsquote der Busse, 22 von 50 Bussen fahren bis 2026 elektrisch

Ressourcenschutz

Im Handlungsfeld Ressourcenschutz befinden sich derzeit die meisten der insgesamt 20 beschlossenen Aktivitäten entweder in der Umsetzung oder sind bereits abgeschlossen. Insgesamt sind in diesem Handlungsfeld deutlich weniger Aktivitäten aufgeführt, als im Handlungsfeld Mobilität oder Energie & Bau.



Mit der Schaffung einer Stelle für Abfallvermeidung bei den Entsorgungsbetrieben konnten viele Aktivitäten in die Umsetzung gehen. Umsetzung von Informations- und Bildungsaktivitäten, sowie Projekten wie ein Tausch-Container und Müllsammeln per Kanu.

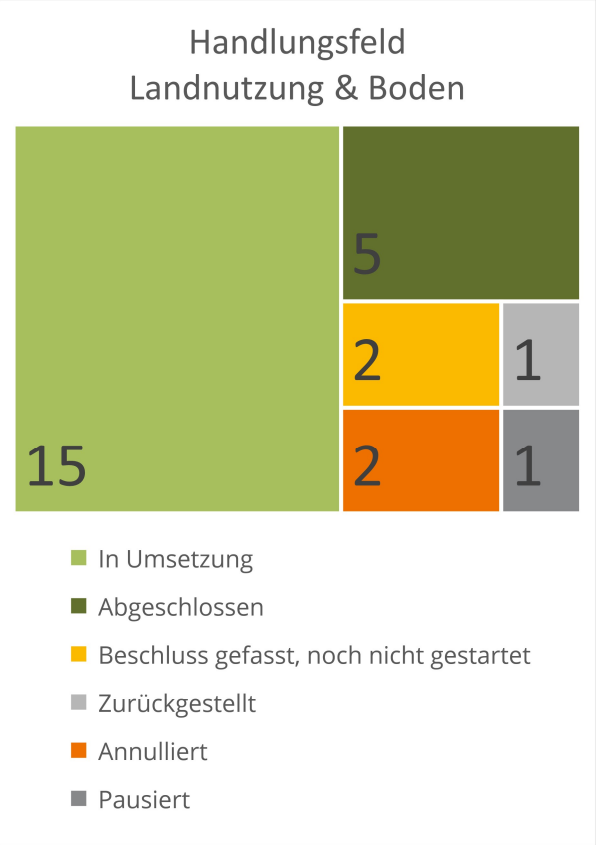
[2] Infas Bericht „Menschen unterwegs in Lübeck“ (2025)

Im öffentlichen Raum stehen ca. 2500 Behälter mit einem Gesamtvolumen von rund 192.000 l bereit den Müll zu sammeln.

Zurzeit gibt es vier Anbieter von Mehrwegverpackungen für Speisen und Getränke in Lübeck. Seit Beginn 2024 gilt mit den Neuerungen aus dem Verpackungsgesetz eine Mehrwegangebotspflicht für größere Gastronomiebetriebe. Die ca. 1800 Betriebe aus dem Gastronomiesektor wurden darüber mit einem Rundschreiben und einem Plakatwettbewerb informiert. Die Kontrollen finden Stichprobenartig statt.

Landnutzung & Boden

Im Handlungsfeld Landnutzung & Boden befinden sich derzeit die meisten der insgesamt 26 beschlossenen Aktivitäten entweder in der Umsetzung oder sind bereits abgeschlossen.

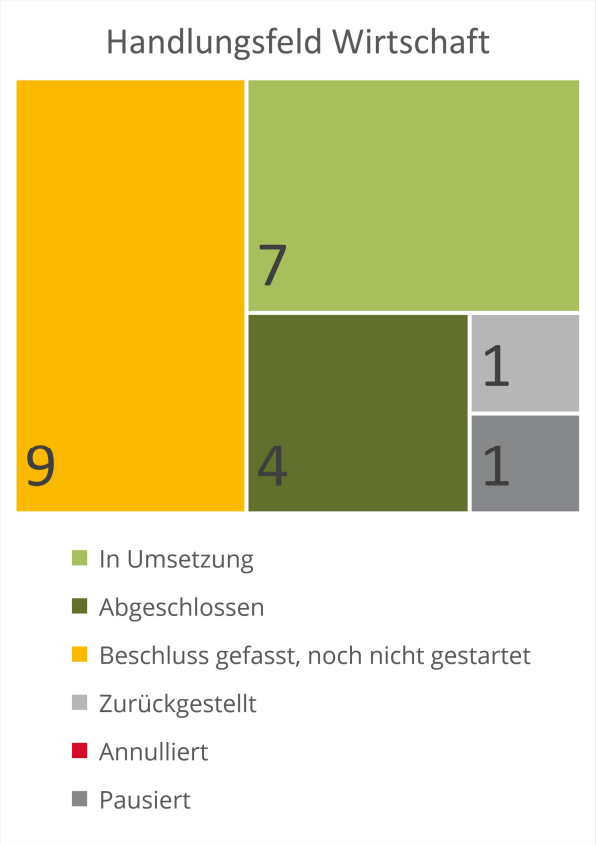


Wichtiger Baustein in diesem Handlungsfeld ist die Fortführung und Weiterentwicklung des Lübecker Waldkonzeptes, um langfristig Kohlenstoff auf dem Stadtgebiet zu binden. Zu den Aktivitäten zählt auch die Aufforstung und Aufbau neuer Waldflächen. Ein neues Projekt ist die Herstellung und der Verkauf Torffreier regionaler Pflanzerde von den Entsorgungsbetrieben Lübeck. Der enthaltene Kompostanteil stammt aus den Lübecker Bioabfällen.

Mehrere Aktivitäten in diesem Handlungsfeld können aufgrund der knappen Ressourcen zurzeit nicht kontinuierlich umgesetzt werden (siehe Anlage 2).

Wirtschaft

Im Handlungsfeld Wirtschaft befinden sich derzeit viele der insgesamt 22 beschlossenen Aktivitäten entweder in der Umsetzung oder sind bereits abgeschlossen. Insgesamt sind in diesem Handlungsfeld deutlich weniger Aktivitäten aufgeführt, als in den anderen Handlungsfeldern.



Mit dem Katalog für Umweltmaßmaßnahmen für Gewerbe und der darauf aufbauenden Kriterienmatrix zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in denen auch Umwelt- und Klimaschutzkriterien Berücksichtigung finden, wurde eine Handlungsempfehlung für Gewerbe-entwicklung geschaffen. Zukünftig muss die Anwendbarkeit der Kriterienmatrix erprobt werden und die Umweltmaßnahmen auch verbindlich in die Bauplanungen einbezogen werden.

Aufgrund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen konnten mehrere Aktivitäten in diesem Handlungsfeld bisher nicht begonnen werden (siehe Anlage 2).

Umweltbildung & Fortbildung

Der Masterplan Klimaschutz richtet sich in seinen bisherigen Aktivitäten mit Bildungs- und Fortbildungsbezug vorrangig an Erwachsene – sowohl zum privaten als auch im beruflichen Kontext. Sich häufende Ereignisse, wie Starkregen oder Hitzesommer stellen ebenso wie technische Neuerungen und Entwicklungen Herausforderungen für viele Menschen dar und machen auch in Lübeck ein erhöhtes Maß an Fortbildungs- und Beratungsangeboten notwendig. Beispiele für die Aktivitäten in diesem Handlungsfeld sind thematische Spaziergänge oder die Erarbeitung einer Fortbildung zu Nachhaltigkeit am Arbeitsplatz.

Ein großes Potential für ein klimabewusstes Leben steckt aber auch in der Bildungsarbeit für Kinder- und Jugendliche. Mit dem Projekt „Lübecker Klimaschulen“ werden viele Aktivitäten für Kinder und Jugendliche an Schulen umgesetzt, so z.B. ein Klimaaktionstag am Johanneum zu Lübeck.

Im Rahmen der Fortschreibung des MAKS sollen einige zentrale Aufgaben weiter ausgebaut werden. Dies sind speziell die Angebote zur Klimabildung stärker sichtbar zu machen, den Ausbau gezielter Bildungs- und Fortbildungsangebote zu unterstützen, neue Module zu entwickeln und gezielt zu bewerben und einen Überblick über vorhandene Angebote zu schaffen.

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund weiterhin begrenzter personeller und fachlicher Ressourcen konnte das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit bisher nicht umgesetzt werden. Die kommunikativen Aktivitäten erfolgen daher nach wie vor vorrangig reaktiv und kapazitätsabhängig, ohne strategische Jahresplanung oder systematische Zielgruppenansprache. Eine Verstetigung und Professionalisierung der Klimaschutzkommunikation bleibt somit weiterhin ausstehend.

Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Klimaschutzkommunikation

- Aufbau von Kommunikationskapazitäten: Mehr personelle und fachliche Ressourcen für Öffentlichkeitsarbeit schaffen.
- Strategische Jahresplanung: Entwicklung eines Aktions- und Veranstaltungskalenders in Zusammenarbeit mit lokalen und überregionalen Akteur:innen.
- Professionalisierung der Kommunikation: Umsetzung des bereits entwickelten Kommunikationskonzepts mit Unterstützung von Fachstellen/Agenturen.
- Einbindung der Zielgruppen: Passgenaue Formate für unterschiedliche Gruppen (z. B. Schulen, Unternehmen, Vereine, Bürger:innen) entwickeln.

Digitalisierung

Digitalisierung ist kein Selbstzweck, sondern wird im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Klimaschutz gezielt als unterstützendes Instrument mitgedacht. Digitale Lösungen helfen dabei, Transparenz zu schaffen, Prozesse zu optimieren und den Informationsfluss zu verbessern. So wurden beispielsweise die Ergebnisse der kommunalen Wärmeplanung (KWP) auf der Smart City Plattform visualisiert und ein Solar- sowie Gründachpotenzialkataster mit integrierter Solarbörse entwickelt, um Bürger:innen den Zugang zu nachhaltigen Energieoptionen zu erleichtern. Perspektivisch soll die Klima-Tatenbank als zentrale Informationsquelle für Klimaprojekte dienen. Parallel wird die Nutzung von Künstlicher Intelligenz geprüft, um dem steigenden Beratungs- und Informationsbedarf gerecht zu werden. Um fundierte Entscheidungen treffen zu können, ist weiterhin eine verbesserte Datenlage

erforderlich. Auch die Sektorkopplung spielt eine zentrale Rolle, um Synergien zwischen den Bereichen Energie, Wärme und Mobilität digital nutzbar zu machen.

Vorbild Verwaltung

Bereits der Masterplan-Prozess hat bewirkt, dass die Verwaltung sich auf Klimaschutz ausrichtet. Im Laufe der letzten Jahre ist das Thema Klimaschutz in alle Fachbereiche eingezogen und wird mitgedacht.

Die Kommunalverwaltung Lübeck hat in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte im Klimaschutz erzielt. Zwischen 2019 und 2024 konnte der Energieverbrauch der Verwaltung um 13 % gesenkt werden – ein Rückgang, der über dem stadtweiten Durchschnitt liegt. So wurden die Treibhausgas-Emissionen im selben Zeitraum um 17 % reduziert. Auch dies liegt über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert.

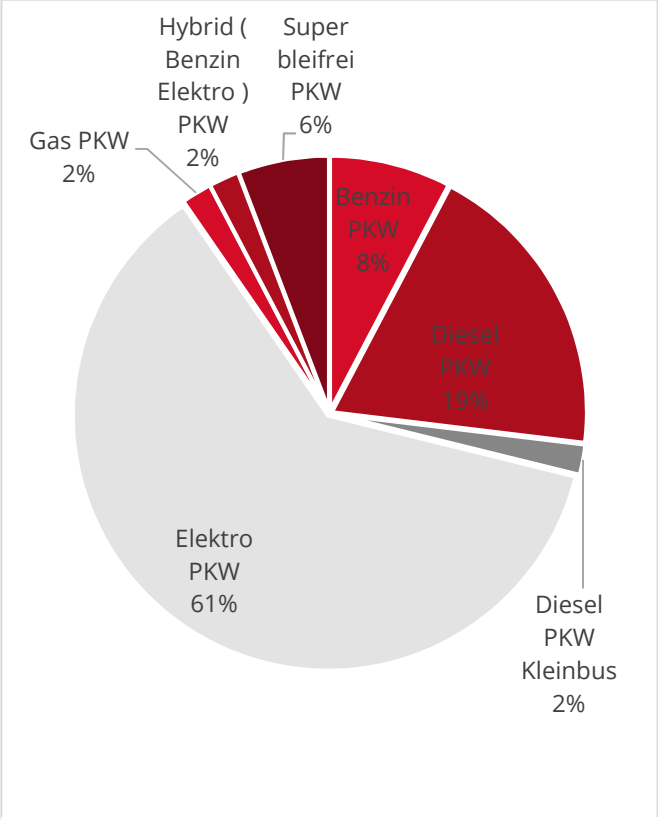


Abbildung 8: Kraftstoffe bei kommunalen PKWs 2024 (Ohne Sonderfahrzeuge und LKW)

Ein wesentlicher Beitrag zu diesen Erfolgen ist die kontinuierliche Energieeinsparung im kommunalen Gebäudebestand. Darüber hinaus treibt die Verwaltung die Elektrifizierung ihres Fuhrparks aktiv voran: Bereits 20 % des gesamten kommunalen Fuhrparks sind elektrisch unterwegs, bei den PKWs liegt der Anteil sogar bei 61 %.

Die Kommunalverwaltung leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Masterplans Klimaschutz und nimmt eine Vorbildfunktion im städtischen Transformationsprozess ein.

Bereits vor dem Beschluss zum Masterplan Klimaschutz wurde Lübeck mit dem European Energy Award ausgezeichnet. Der European Energy Award passt seine Kriterien laufend an, da sich Gesetzgebungen und Rahmenbedingungen ändern. Eine erneute Zertifizierung wird daher angestrebt.

Die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit im Klimaschutz, bleibt auch in den nächsten Jahren eine Aufgabe, die priorisiert werden muss, um die ersten Erfolge und Veränderungen zu verstetigen und weiter auszubauen.

Zukünftig werden die Energieverbräuche und THG-Emissionen der Kommunalverwaltung gesondert betrachtet, um eine konkrete Analyse zu ermöglichen und darauf aufbauend gezielte Maßnahmen entwickeln zu können. Dafür wird eine neue Bilanzierung nach GHG-protocol in der Kommunalverwaltung umgesetzt (VO/2025/14197).

Übergeordnetes

Systemisches Handlungsfeld

Im Systemischen Handlungsfeld des MAKS wurden drei Bausteine beschrieben:

- Klimaschutz in der Stadtverwaltung stärker positionieren
- Lübecker Klimafonds
- Regionale Energie- und Klimaagentur

Die Gründung des Lübecker Klimafonds wurde durch die Bürgerschaft mit einer Befristung von 2 Jahren beschlossen (2024/13406-01-02). Seit Mai 2025 sind Anträge auf Förderungen über einen Online-Antrag möglich. Gleichzeitig mit Beginn des Antragsverfahrens fand eine Auftaktveranstaltung mit Vereinen und Initiativen statt, um Projektideen auszuarbeiten. Auch der Klimafondsbeirat wurde gegründet. Die erste Sitzung des Klimafondsbeirats fand im September 2025 statt. Die Besetzung einer Personalstelle erfolgte im November 2025.

Zur Gründung einer regionalen Energie- und Klimaagentur haben weitere Gespräche und Überlegungen stattgefunden. Derzeit erfolgen Abstimmungen mit den Umlandgemeinden von Lübeck, um den Radius und das Einzugsgebiet einer Agentur zu konkretisieren.

Die Positionierung des Querschnittsthemas Klimaschutz innerhalb der Stadtverwaltung durch unterschiedliche Aktivitäten ist weiterhin ein wichtiger Aspekt, um die Klimaschutzpotentiale zu heben.

Ausbau von Personalressourcen

Zur Umsetzung der MAKS-Aktivitäten (VO/2023/12437-02-01) hat die Bürgerschaft insgesamt 12,5 unbefristete Personalstellen in der Stadtverwaltung bewilligt. Sie verteilen sich wie folgt auf unterschiedliche kommunale Bereiche bzw. Institutionen:

Stellen im Handlungsfeld Energie & Bauen

Eine Stelle im **Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz**, Klimaleitstelle für Energetische Quartierskonzepte (EB_San_5)

Stand 2025: Stelle seit 01. Januar 2025 besetzt

Zwei Personalstellen im **Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung**:

- Eine Stelle in Abt. 3 Altstadt/Weltwerbe/ Stadtteilplanung: Beschleunigte Bauantragsverfahren für energetische Sanierung (MAKS EB_San_11).

  Stand 2025: Stelle zum 01. Oktober 2024 besetzt. Zur Beschleunigung der Bauantragsverfahren wurden bereits einige Standards (z.B. Solarleitfaden) entwickelt.

- Eine Stelle in Abt. 5 Bauaufsicht // Bauberatung zur Sicherstellung der Anforderungen des GEG (MAKS EB_San_12).

  Stand 2025: Trotz mehrere Ausschreibungsverfahren konnte die Stelle erst zum 01. Oktober 2025 besetzt werden. Die Kolleg:in arbeitet sich derzeit in die Thematik ein.

5,5 Planstellen im **Bereich 5.651 Gebäudemanagement** zum Aufbau eines Energiemanagements für städt. Gebäude mit Fokus Klimaschutz, Umsetzung von Energiesparmaßnahmen (VO/2019/07727-01)

Stand 2025: alle im Besetzungsverfahren

Personalstellen im Handlungsfeld Mobilität

Im Bereich **5.660 Stadtgrün und Verkehr**

- eine Stelle Planung, Verbesserung und Ausbau des Radverkehrs sowie Trennung

von Rad- und Gehwegen, Ausweisung von Fahrradstraßen
- Eine Stelle Information & Beratung über klimafreundliche Mobilität

Stand 2025: Die Stellen wurden zum 01. Januar und zum 01. Mai 2024 besetzt. Die zwei Ingenieur:innen werden für die Planung bzw. Umsetzung des Geh- und Radwegebaus eingesetzt. Im Rahmen Ihrer Aufgabenwahrnehmung kümmern Sie sich ebenfalls um die Information und Beratung zur klimafreundlichen Mobilität.

Stellen im Handlungsfeld Ressourcenschutz

Eine Stelle im **Bereich 1.102 Zentrale Verwaltungsdienste**, Abt. Vergabewesen Nachhaltige Beschaffung (RES_Besch_1 & 2)

Stand 2025: zum 01. September 2025 wiederbesetzt.

Eine Stelle bei **3.700 Entsorgungsbetriebe** Abfallvermeidung und Nachhaltigkeit (RES_KW_1)

Stand 2025: seit 01. November 2024 besetzt.

Haushaltsnotstand 2024

Im Juli 2024 erklärte Bürgermeister Jan Lindenau eine Haushaltssperre für das gesamte Haushaltsjahr 2024, nachdem sich ein Defizit von über 50 Millionen Euro abzeichnete. Hauptursachen waren deutlich geringere Einnahmen aus dem kommunalen Finanzausgleich, sinkende Gewerbesteuer-einnahmen sowie gestiegene Ausgaben in der Sozialhilfe. Die Sperre galt bis zum 31. Dezember 2024.

Investitionen: (bisher) weiterhin möglich

Investitionen zur energetischen Sanierung von städtischen Gebäuden, Ausbau von Photovoltaikanlagen, sowie Fahrradwege-verbesserungen blieben genehmigt, so z.B. auch der Bau der Stadtgrabenbrücke. Diese Projekte wurden nicht durch die Haushaltssperre blockiert.

Die Verwaltung kündigte ausdrücklich an, dass trotz der Finanzlage kein Vorhaben für den Klimaschutz gestoppt wird. Stattdessen sollen kurzfristig wirksame Maßnahmen priorisiert werden, insbesondere solche mit großer Wirkung bei geringem Ressourceneinsatz.

Reduzierter Spielraum für Personalaufstockung

Bereits vor der Haushaltssperre wurden zusätzliche Personalstellen von der Bürgerschaft beschlossen, um den „Masterplan Klimaschutz“ umzusetzen. Dabei zeigte sich aber ein Konflikt: Zwar sind Investitionen möglich, aber die zusätzlichen Personalstellen wurden politisch kontrovers diskutiert.

Langfristig hemmt die angespannte Finanzsituation die Klimaschutz-Investitionen und stoppt den Ausbau personeller Ressourcen, was den langfristigen Schwung und die Kapazitäten zur Umsetzung des Masterplans erschwert.

Förderungen auf Bundesebene

Auch auf Bundesebene ist die Finanzlage angespannt. Zahlreiche Fördermittel-programme wurden eingestellt. So auch das Programm zur energetischen Stadtsanierung. Dieses Programm war für viele Kommunen eine Möglichkeit Quartiersgenaue Sanierungslösungen zu erarbeiten und umzusetzen. Mit dem Wegfall der Förderung 2024 müssen die Kosten für die Transformation städtischer Quartiere von den kommunalen Haushalten übernommen werden. Eine Neuauflage des Förderprogramms wurde für Herbst 2025 angekündigt.

Reicht das Tempo aus?

Das gesetzte Ziel der Treibhausgasneutralität 2035 ist ambitioniert und stellt im Hinblick auf die Landes-, Bundes- und EU-Rahmenbedingungen demensprechend auch eine Herausforderung dar.

Es zeigt sich in vielen Kommunen, dass die Einsparungen von Treibhausgasemissionen in den ersten Jahren seit die Ziele Bundesweit verschärft wurden, zunächst nur leicht abnimmt. Zum Teil liegt dies daran, dass zunächst Grundlagen geschaffen werden müssen und die Einsparungen dann meist sprunghaft erfolgen z.B. durch den Ersatz einer fossilen Energieerzeugungsanlage mit einer regenerativen.

Entscheidend für den Erfolg ist, dass die Abnahmen in den nächsten Jahren größer ausfallen. In Abbildung 9 sind die THG-Emissionen der letzten Jahre mit den Zielwerten für 2030 und 2035 abgebildet. Ein Senkungspfad zeigt wie mit dem jetzigen Verlauf der Emissionen eine Zielerreichung möglich wäre. Die Abnahmen müssen folglich in den nächsten Jahren stärker Ansteigen, als in den letzten Jahren. Dann ist eine Zielerreichung möglich.

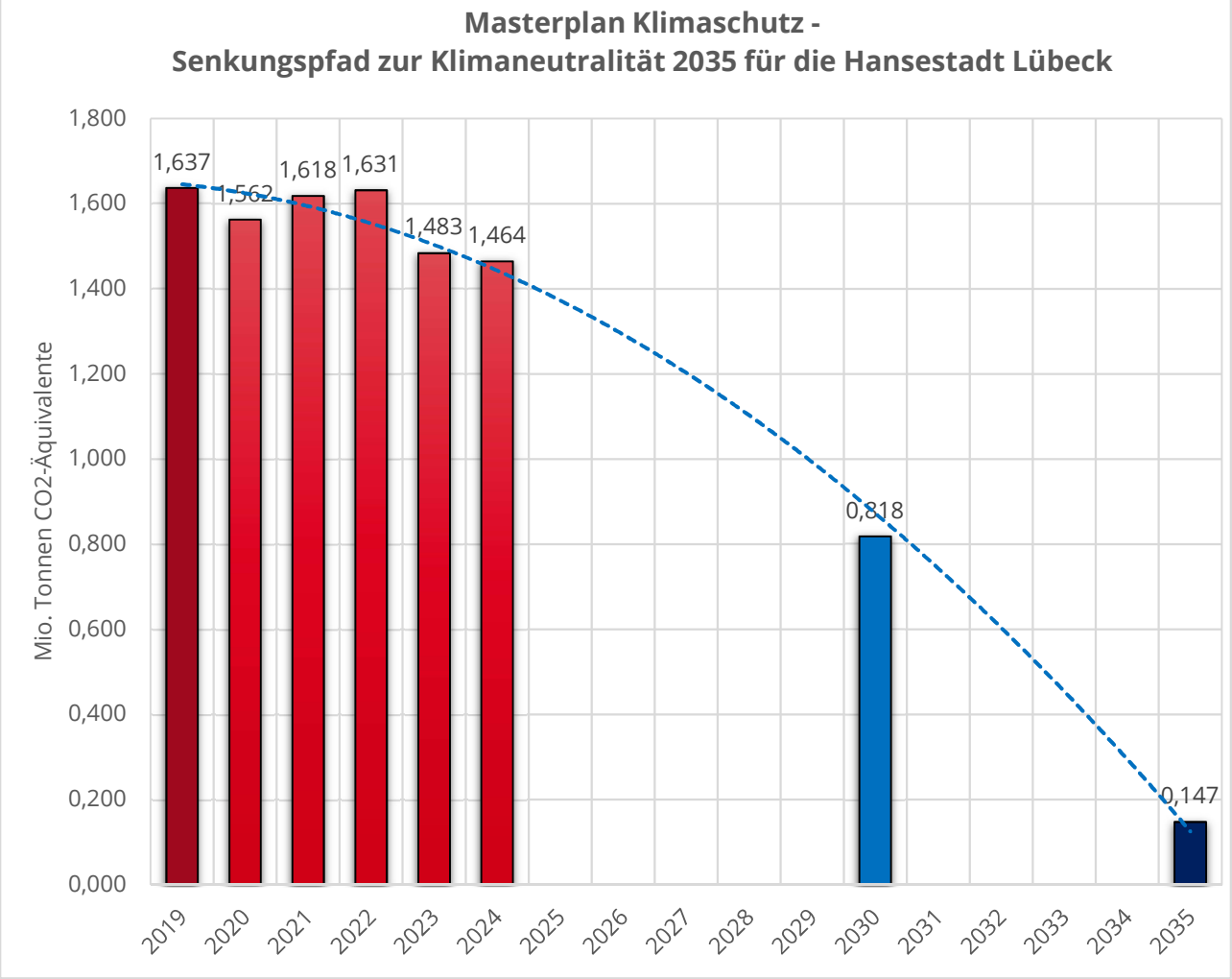


Abbildung 9: Treibhausgasemissionen der Jahre 2019-2024 (rote Balken) mit den Ziel-Werten 2030 und 2035 und dem errechneten Senkungspfad (gestrichelte Linie)

Fazit

Die bundesweiten Entwicklungen im Klimaschutz spiegeln sich auch in der Lübecker Treibhausgasbilanz wider: Nach dem coronabedingten Anstieg der Emissionen, sind aktuell Einsparungen, insbesondere im Haushalts- und Wirtschaftssektor erkennbar. Im Verkehrssektor hingegen nicht.

In Lübeck wurden erste wichtige Schritte im Klimaschutz unternommen und werden sichtbar, insbesondere beim Ausbau erneuerbarer Energien. Parallel dazu werden strategische Konzepte mit großer Bedeutung wie der Verkehrsentwicklungsplan, der Flächennutzungsplan und die kommunale Wärmeplanung erarbeitet oder fortgeschrieben. Zudem ist festzuhalten, dass alle Fachbereiche der Stadtverwaltung in ihren jeweiligen Aufgabenbereichen Klimaschutzaspekte berücksichtigen und voranbringen.

Für die weitere Umsetzung des Masterplans Klimaschutz ist entscheidend, dass den vorliegenden Konzepten konkrete Projekte und Maßnahmen folgen. Der Klimaschutz muss dabei sowohl im Hinblick auf die Ressourcenzuweisung als auch bei Abwägungen gegenüber anderen Belangen eine **höhere Priorität** erhalten als bisher, um das Klimaziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, das bislang nicht umgesetzte Maßnahmenblatt „Die Stadtverwaltung stärker positionieren“ (Maßnahmenblatt Ü_Stadtverwaltung) des Masterplans Klimaschutz aufzugreifen, umzusetzen und damit Klimaschutz auf strategischer Ebene richtig zu verankern.

Die bisherigen Aktivitäten müssen verstetigt und trotz der angespannten Haushaltslage kontinuierlich fortgeführt werden. Einschränkungen im Haushalt dürfen nicht dazu führen, Klimaschutzmaßnahmen zurückzustellen. Die bisherigen Ausgaben für Klimaschutz machen nur einen geringen Anteil am städtischen Haushalt aus, während Energieeinsparungen langfristig positive Effekte auf die Haushaltslage erwarten lassen.

Investitionen in den Klimaschutz sind auch aus haushaltspolitischer Sicht sinnvoll. Durch Maßnahmen wie die Steigerung der Energieeffizienz in städtischen Gebäuden oder den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien lassen sich die laufenden Energiekosten der Stadt nachhaltig senken. Gleichzeitig reduzieren frühzeitige Investitionen das Risiko stark steigender Ausgaben in der Zukunft, etwa durch notwendige Anpassungen an Klimafolgen oder durch steigende Energiepreise. Klimaschutzmaßnahmen tragen damit langfristig zu einer Entlastung des städtischen Haushalts bei und sichern finanzielle Handlungsspielräume für andere kommunale Aufgaben. Die Einplanung der Finanzmittel für Klimaschutzausgaben findet dezentral in den Haushalten der entsprechenden Fachbereiche statt. Damit verbunden ist auch die Priorisierung und Abwägung umzusetzender Projekte.

Für die Weiterführung der Klimaschutz-bemühungen werden im nächsten Schritt weitere Aktivitäten aus dem MAKS (mittelfristige Aktivitäten) in die Politik eingebracht.

Um Klimaschutz in Lübeck wirksam umzusetzen ist es somit nach wie vor notwendig ihn strategisch besser zu verankern, mehr **Tempo in die Umsetzung** zu bringen, begonnenes konsequent fortzusetzen und dass er in allen Belangen – von Planungen über Beschaffung bis hin zu Entscheidungen im Alltag – mitgedacht und gelebt wird.

Monitoring MAKS 2025				Abfragefrist: Juli 2025	
Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Energie & Bau	EB_EE_01	Zielvorgabe für jährlichen PV-Ausbau festlegen	Abgeschlossen	Beschluss der Vorlage VO/2023/12854-01-01 durch die Bürgerschaft am 22.05.2025: 800 GWh bis 2040. Zielerreichung wird im Rahmen der CO2-Bilanzierung überprüft.	3.390.01
	EB_EE_02	Erfordernis Photovoltaik-Anlagen für den Neubau von Parkplätzen zu prüfen	In Umsetzung	Durch Novellierung des EWKG SH gilt eine PV-Pflicht bereits bei Stellplatzanlagen ab 70 Stellplätzen. Festsetzungen bei Anlagen ab 35 Stpl. werden in Verfahren geprüft.	5.610
	EB_EE_03	Solar- und Gründachpotentialkataster erstellen	Abgeschlossen	Beide Kataster sind online öffentlich zugänglich. Inklusive Solardachbörse. Verbesserungen der Kataster werden, sobald verfügbar, vorgenommen.	3.390.01
	EB_EE_04	Freiflächen-Photovoltaik in den FNP integrieren	Abgeschlossen	Druch Vorlage 2025/14134 geregelt (am 22.05.2025 beschlossen). Im nächsten Schritt wird der Umgang mit PV in regionalen Grünzügen geklärt. Dazu laufen Abstimmungen mit dem Land.	3.390.01
	EB_EE_05	Hürden für Beantragung von PV-Anlagen abbauen	In Umsetzung	Fertigstellung & Veröffentlichung des Solarleitfaden der Hansestadt Lübeck (interdisziplinäre Entwicklung: Denkmalpflege, Welterbe-& und Stadtbildpflege, Klimaleitstelle). Regelmäßige Beratungsangebote FB3 (Klimaleitstelle), FB4 (Denkmalschutz) und FB5 (Stadtbildpflege) für private Hauseigentümer:innen	5.610
	EB_EE_12	Grundsatzbeschluss: Maximale Belegung der kommunalen Dächern mit PV-Modulen erwirken	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Keine Rückmeldung	5.651
	EB_EE_13	PV-Strategie für kommunale Dächer aufstellen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Umsetzung der Aktivität wurde aus Kapazitätsgründen bisher nicht gestartet. Die bereits geschaffene Personalstelle wird kurzfristig ausgeschrieben.	5.651
	EB_EE_14	Eine zusätzlichen Stelle für PV-Ausbau schaffen	In Umsetzung	Für das Themenfeld PV-Ausbau auf städt. Dächern wurden im GMHL 1,5 Personalstellen geschaffen. Die Veröffentlichung der Stellenausschreibung wird kurzfristig erfolgen.	5.651
	EB_EE_16	Pilotprojekt PV-Parkplatz Kanalstraße auflegen	Pausiert	Kein neuer Stand zur Kanalstraße laut federführender KWL. Ausschlaggebend für Zurückstellung des Projektes ist die Bewertung der Lage im UNESCO-Welterbe. Aktuell gibt es keine Aktivitäten zu Parkplatz-PV bei den KWL und den Stadtwerken.	SWL
	EB_EE_18	Potential- und Machbarkeitsstudie Tiefengeothermie beauftragen	Abgeschlossen	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.	3.390.01
	EB_EE_19	Potential- und Machbarkeitsstudie Umweltwärme durchführen	Abgeschlossen	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.	3.390.01

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Energie & Bau	EB_EE_20	Pilotprojekt Flusswärmepumpe Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) starten	In Umsetzung	Eine Wärmeversorgungsvariante mittels Flusswasswärmepumpe wird im Rahmen des groß angelegten VZM Sanierungsprojektes betrachtet.	5.651
	EB_EE_21	Pilotprojekt-Anlagen für Großflächen-Solarthermie errichten	In Umsetzung	Baubeginn erfolgt, erste Kollektoren in KW24.2025 aufgestellt.	SWL
	EB_EE_22	Standard für die Genehmigung von Erneuerbaren Energie-Anlagen entwickeln	In Umsetzung	Solarleitfaden veröffentlicht; Muster-PV-Anlagen am Brolingplatz in Arbeit; Wärmepumpen-Standards kommen i. v. m. KWP. Standards werden insbesondere im Rahmen der Kommunalen Wärmeplanug und der Quartierskonzepte erarbeitet. Weiterhin wird auf die Einrichtung einer Klima- und Energieagentur hingewirkt, die als sog "One-Stop-Shop" wirken könnte und damit Bürger:innen den Genehmigungspozess deutlich erleichtern würde.	3.390.01
	EB_EE_23	Potentialstudie Abwärme und Abwärmekataster erstellen	Abgeschlossen	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.	3.390.01
	EB_EE_24	Dekarbonisierungspfade für Wärmenetze erstellen	In Umsetzung	Abgeschlossen für die Wärmenetze "Vorwerk - St. Lorenz" und "Kücknitz". Beantragung der entsprechenden BEW-Förderung (Modul 1) für verbleibende Wärmenetze gemäß gesetzlicher Fristen (bis Ende 2025) in Arbeit.	SWL
	EB_EE_25	Pilotprojekt Großwärmepumpe Zentralklärwerk aufbauen	In Umsetzung	Im Rahmen der Transformationsplanung ist die Leistungsphase 1 abgeschlossen. Aktuell Vorbereitung für die Beantragung der Leistungsphasen 2-4. Gespräche mit den EBL finden kontinuierlich statt.	SWL
	EB_EE_28	Potentialuntersuchung „Grünes Gas“ beauftragen	Zurückgestellt	Der KWP hat das lokale Biogaspotenzial für den Wärmesektor erhoben und sich dabei auf die biologischen Abfälle fokussiert. Wasserstoff und synthetische Gase wurden aus Kostengründen zurückgestellt.	3.390.01
	EB_EE_29	Quartiersberatung einrichten	In Umsetzung	Eine Energieberatung vor Ort im Quartier Brolingplatz ist durch die Verbraucherzentrale etabliert. Im Quartier Marli wurden in 2024 Energie- und Sanierungsberatungen für Wohnungsunternehmen durchgeführt. Weitere Veranstaltungen im Quartier Brolingplatz und Marli befinden sich in der Umsetzung. Die Verstetigung des Angebots und Durchführung in weiteren Quartieren ist in Planung	3.390.01
	EB_NB_01	Solar-Pflicht für Wohngebäude in zukünftigen Baugebieten festsetzen	In Umsetzung	Durch Novellierung des EWKG SH gilt eine PV-Pflicht für alle neuen Wohngbäude. Eine Kombination aus PV und Solarthermie ist zulässig. Festsetzungen in bisherigen B-Plänen erfolgt, künftig nicht erforderlich.	5.610
	EB_NB_03	Projektarbeitsgruppe klimafreundliches Bauen einrichten	In Umsetzung	Es gibt keine separate Arbeitsgruppe: Dieses breitgefächerte Themenfeld wird verstärkt in die existierenden Gespächsrunden eingebracht.	3.390.01
	EB_NB_04	Energiekonzepte im Rahmen von Bebauungsplanverfahren erstellen	In Umsetzung	Die Anforderungen an die Energiekonzepte werden gemäß Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung weiterentwickelt.	3.390.01

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Energie & Bau	EB_NB_06	Grundsatzbeschluss flächensparendes Bauen umsetzten	In Umsetzung	Flächensparendes Bauen wird in B-Planverfahren regelmäßig umgesetzt. Mehrfachnutzung von Flächen werden festgesetzt (z.B. Grünfläche/Geothermie oder Grünfläche/ Starkregenvorsorge)	5.610
	EB_NB_07	Nachverdichtungskonzepts (Kataster) erstellen	In Umsetzung	Flächenpotentialkataster wird erarbeitet.	5.610
	EB_NB_08	Eine Stelle für Flächenmanagement schaffen	Abgeschlossen	Personalstelle Flächenmanagement wurde geschaffen.	5.610
	EB_San_02	Personal für die Quartierskonzepte einstellen	Pausiert	Von zwei Personalstellen wurde eine nachbesetzt. Derzeit sind keine weiteren Stellenbesetzungen in Vorbereitung.	3.390.01
	EB_San_03	Quartierskataster für die „Energetische Stadtsanierung“ erstellen	Pausiert	Wird fortgesetzt sobald die erforderlichen hochaufgelöster GIS-Daten aus der Kommunalen Wärmeplanung vorliegen. Eine datenschutzkonforme technische Lösung des Sachverhalts ist in Bearbeitung.	3.390.01
	EB_San_04	Weiterer Quartierskonzepte auf Basis des KfW-Förderprogramms „Energetische Stadtsanierung“ erstellen	In Umsetzung	Der Bericht für die Bürgerschaft ist in Vorbereitung. Standorte der Quartiersarbeit sind ausgewählt und sollen im laufenden Jahr beauftragt werden.	3.390.01
	EB_San_05	Weiterer Sanierungsmanager:innen für das KfW-Förderprogramms „Energetische Stadtsanierung“ einsetzen	Abgeschlossen	Zusätzlich zur externen Beauftragung des Sanierungsmanagements für das Quartier Marli wurde eine interne Stelle neu geschaffen für das Sanierungsmanagement Brolingplatz	3.390.01
	EB_San_06	Sanierungsberatung im Quartieren einrichten	In Umsetzung	Umgesetzt in Marli und Brolingplatz (je zwei Veranstaltungen umgesetz oder terminiert). Prozess zur Verstetigung und Umsetzung in weiteren Quartieren ist im Aufbau.	3.390.01
	EB_San_10	Kompetenzzentrum Energetische Sanierung (am Denkmal) einrichten	Zurückgestellt	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA
	EB_San_19	GMHL-Gebäudedatenbasis verbessern/ Sanierungsfahrplänen aufstellen	In Umsetzung	Aktivität befindet sich in der Umsetzung: - aktuell wurden 15 Stck. Sanierungsfahrpläne für primär geplante Sanierungsprojekte erstellt - Die Implementierung eines Energiedatenmanagementsystems befindet sich in der konkreten Projektentwicklung und wird in mehreren geplanten Prozessschritten kurzfristig beauftragt und umgesetzt	5.651
	EB_Sparen_01	Strategie zur Absenkung der Vorlauftemperaturen in den Fernwärmenetzen erstellen und umsetzen	In Umsetzung	Im Fernwärme-Teilnetz St. Jürgen wird es in 2025 einen Test zur Vorlauftemperatur-Absenkung geben. In Abhängigkeit vom Ergebnis, wird es eine dauerhafte Absenkung geben. Weitere Netze werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls getestet. Grundsätzlich bedarf es zunächst einer technischen Gesamtbetrachtung der Netze: Diese ist Teil der Untersuchungen in den Transformationsplanungen der Netze.	SWL

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
	EB_Sparen_02	Energiemanagement für städtische Gebäude mit Fokus Klimaschutz ausbauen und aufwerten	In Umsetzung	Aktivität befindet sich in der Umsetzung: - 6,5 zusätliche Personalstellen wurden geschaffen,welche kurzfrisitg, priorisiert ausgeschrieben werden - als zusätzliche strukturelle Maßnahme wurde im GMHL das Team 14 "Energiemanagement und Nachhaltigkeit" installiert	5.651
Energie & Bau	EB_Sparen_04	Sofortiges Energiesparmaßnahmen-Paket umsetzen	In Umsetzung	Aktivität befindet sich kapazitätsbedingt noch in der Umsetzung - Im GMHL-Stellenplan wurden hierfür zwei Techn./operative Planstellen geschaffen - Die Veröffentlichung der Stellenausschreibungen ist zeitnah geplant	5.651
	EB_Sparen_06	Energieberatung für Mieter:innen fördern	Annulliert (KLS)	Die Energieberatung von Mieterinnen wird derzeit durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert.	3.390.01
	EB_Sparen_07	Energieverbrauch in Lübeck öffentlich anzeigen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Kein weiterer Projektfortschritt	3.390.01
	EB_Sparen_08	Förderprogramm „Einführung von Energiesparmodellen“ in städtischen Schulen und Kitas weiterfortführen	In Umsetzung	Aktivitäten innerhalb des Förderprogramms laufen weiterhin wie geplant - Bisher sind 14 Schulen aktiv am Projekt beteiligt, über 20 Schul-Projekte wurden umgesetzt, weitere 15 befinden sich der Umsetzung oder in Vorbereitung - Projekt wurde durch neues Förderprojekt (Interreg-Projekt Flip-EC) zu ähnlichem Schwerpunkt ergänzt und inhaltlich erweitert (Projektlaufzeit 01.03.2025-29.02.2028)	5.651
	EB_Wärme_01	Kompetenzzentrum für die Umstellung der Heizsysteme einrichten	Zurückgestellt	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA
	EB_Wärme_02	Fernwärmesatzung erstellen und beschließen	Pausiert	Nach Abschluss der Transformationsplanungen der Stadtwerke Lübeck Energie, kann über die Fernwärmesatzungen situativ entschieden werden.	3.390.01
	EB_Wärme_07	Vertiefenden Wärmeplan „Altstadt“ erstellen	Abgeschlossen	Zusatzkonzept im Rahmen der Kommunalen Wärmeplanung wurde erstellt und vorgestellt: Versorgungsvarianten und die prinzipielle Möglichkeit einer Fernwärmeversorgung der Altstadt wurden untersucht. Ein Modul 1 BEW Antrag für eine Machbarkeitsstudie wurde gestellt und liegt der BAFA zur Prüfung vor. Die Maßnahme wurde im Rahmen der KWP abgeschlossen, mittlerweile wurde für die Altstadt seitens der SWL Energie GmbH eine Machbarkeitsstudie nach BEW Modul 1 beantragt. Stand Oktober 2025: Antrag wurde genehmigt. Ausschreibung der Dienstleistung in Vorbereitung.	SWL
	EB_Wärme_09	Kommunale Gebäude als Ankerkunden für die Fernwärme anschließen	In Umsetzung	Aktivität findet in jedem Neubau / Sanierungsprojekt berücksichtigung - Intensiver Austausch zwischen SWL/GMHL zum sinnvollen Ausbau der Fernwärmeanschlüsse für die städt. Liegenschaften	5.651

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
	EB_Wärme_10	Städtische Flächen für die Verlegung von Fernwärmeleitungen bereitstellen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Der Fernwärmeausbau findet durch die Leitungsträger statt. Als Straßenbaulastträger können nicht im Vorwege Flächen zur Verfügung gestellt werden. Die Leitungsträger stellen eine Planungsanzeige. In Grünanlagen ist dies sehr kritisch, wenn unter Wegen mit ausreichendem Abstand zu Bäumen und Vegetation. Änderung der Kennzeichnung, keine Grünanlage sondern wirtschaftlich genutzte Fläche.	5.660
	EB_Wärme_11	Kommunale Flächen zur Errichtung und dem Betrieb von Kollektoranlagen zur Nutzung von erneuerbarer Primärenergie bereitstellen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Verkehrsflächen können grds. nicht zur Verfügung gestellt werden, da diese Zweckgebunden sind. In Grünanlagen nicht umsetzbar, da Grünanlagensatzung. Die sonstigen Flächen ohne Verwaltungszweck werden durch die Liegenschaften verwaltet.	5.660
Energie & Bau	EB_Wärme_12	Einen kommunalen Wärmeplan erstellen	Abgeschlossen	KWP von Bürgerschaft geändert beschlossen (VO/2024/13808). Geforderte Nachschärfungen derzeit in Umsetzung. Öffentlichkeitsarbeit erfolgt regelmäßig.	3.390.01
	EB_Wärme_13	Verwaltungsübergreifende „AG Energie“ einsetzen	In Umsetzung	Ein erstes Treffen hat stattgefunden bei dem die konkreten Handlungsfelder identifiziert wurden und weitere Treffen auf Arbeitsebene vereinbart wurden.	3.390.01
	LB_Baum_02	Kohlenstoffmonitoring fest installieren	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Die 4. KSP des Stadtwaldes ist abgeschlossen, aber inwieweit hieraus ein lokales Kohlenstoffmonitoring entstehen soll, ist unklar. Man kann ggf. lediglich den im Holzvorrat gebundenen Kohlenstoff grob ermitteln. Kommentar geändert KLS: Die 4. Waldinventur des Stadtwaldes ist abgeschlossen. Eine Weiterentwicklung zum Kohlenstoffmonitoring wird geprüft.	3.820
	LB_Baum_03	Referenzflächen im Stadtwald vergrößern	Abgeschlossen	Um den Flächenzuwachs der letzten Jahre zu berücksichtigen und die Repräsentanz in den Referenzflächen zu gewährleisten, wurde der Waldort "Lehmbeck" zur Referenzfläche erklärt.	3.820
	LB_Baum_04	Brennholzeinschlag im Stadtwald weiter reduzieren	In Umsetzung	Für 2023 und 2024 lag der Anteil von Energieholz bei 14 bis 16 Prozent. Ob er in der Vergangenheit wirklich bei 8 % lag, muss kontrolliert werden. 5 % hält der Bereich für unrealistisch.	3.820
ung & Boden	LB_Baum_05	Moorböden im Stadtwald wiedervernässen	Annulliert (3.820)	Große Teile der Moorböden im Wald sind bereits wiedervernässt. Es gibt keine sichere Flächenanalyse wieviel Flächen noch offen sind. Potentielle Waldmoore befinden sich noch auf Stiftungsflächen und können nicht vernässt werden.	3.820
	LB_Baum_06	Bodenbearbeitung in städtischen Wäldern minimieren	Abgeschlossen	Standardmaßnahme im Lübecker Konzept seit 30 Jahren. Forstspezialschlepper wurde angeschafft.	3.820

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Landnutzu	LB_Baum_07	Flächen für die Wiederbewaldung erwerben	In Umsetzung	Die im Stadtgut Niendorf genehmigten Flächen sind bereits zur Hälfte aufgeforstet, die zweite Hälfte erfolgt dieses Jahr. Flächenumfang ca. 35 ha. Weitere Flächen stehen nicht zur Verfügung.	3.820
	LB_Baum_08	Neue Waldflächen anlegen	In Umsetzung	siehe LB_Baum_07 (korrigiert durch KLS)	3.820
	LB_Baum_09	Öffentlichen Austausch über das Waldkonzept pflegen	Abgeschlossen	Standardmaßnahme im Lübecker Konzept, jährlicher Walderlebnistag im September und zahlreiche Exkursionen	3.820
	LB_Baum_14	Straßenbäume schützen und neu pflanzen	In Umsetzung	laufender Prozeß, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen	5.660.5
	LB_Baum_15	Straßen klimafreundlich und wassersensibel entwickeln	Pausiert	Bereich Stadtgrün und Verkehr sucht neue Bearbeiterin	3.390.01
	LB_Baum_17	Förderprogramm für private Flächen (auch kleine Gewerbebetriebe) aufsetzen	Zurückgestellt	Wird in Abhängigkeit personeller und finanzieller Ressourcen umgesetzt	3.390
	LB_Baum_18	Schulung zum Erhalt von Straßenbäumen durchführen	In Umsetzung	Laufender Prozess. In 2025 Tagesseminar Hanse-Baum-Forum.	5.660
	LB_Baum_19	Handlungsempfehlung zum Schutz von Alleen umsetzen	In Umsetzung	Laufender Prozess, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.	5.660
nutzung & Boden	LB_Baum_20	Baumschutzsatzung verbessern	In Umsetzung	Änderungen in Satzung vorgenommen. Prüfung durch Rechtsreferendarin erfolgt.	3.390
	LB_Boden_01	Verbot zur Verwendung torffreier Erden ausweiten	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	kann von 1.102.3 nur anlassbezogen erfolgen, im Rahmen von Ausschreibungen von Lieferleistungen über einem Auftragswert von 5.000,00 EUR. Für den abgefragten Zeitraum liegen keine Aussschreibung im Bereich 1.102.3 vor, Die Ausschreibung von Bauleistungen erfolgt durch den FB 5! Hier separate Abfrage nötig.	1.102
	LB_Boden_03	Kernmoore erhalten	In Umsetzung	Es wurden knapp 14 ha Fläche mit größtenteils moorhaltigen Böden erworben und Maßnahmen zum Wasserstandsmanagement begonnen. Maßnahmen zur Wiedervernässung des Krummesser Moores wurden aufgrund der Trassenplanung überregionaler Infrastrukturprojekte vorerst zurückgestellt. Das Wasserstandsmonitoring wird unverändert fortgeführt.	3.390
	LB_Boden_04	Niedermoorstandorte erwerben	In Umsetzung	In Abhängigkeit von Angebot und verfügbaren Haushaltsmitteln	2.280
	LB_Boden_05	Kern- und Niedermoorböden wiedervernässen	In Umsetzung	Projekt Krummesser Moor stockt aufgrund der Planung einer Stromtrasse mittels Erdkabel	3.390
	LB_Boden_09	Potentialstudien zur Methanvermeidung erstellen	Abgeschlossen	Potentialstudie wurde mit negativem Ergebnis abgeschlossen.	3.390.3
	LB_Boden_10	Verfahren wie Aerobisierungen umsetzen	Annulliert (3.390.3)	Potentialstudie wurde mit negativem Ergebnis abgeschlossen.	3.390.3

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Land	LB_LaWi_01	klimaschutzorientierte Bodennutzung in Pachtverträgen verankern	In Umsetzung	Standartformulierungen sind vorzubereiten und mit Liegenschaften abzustimmen	3.390.2
	LB_LaWi_03	Auflagen für Stadtgüter beschließen	In Umsetzung	Zwischenverpachtung Stadtgut Niendorf an Biolandwirt. Procedere hinsichtlich dauerhafter Verpachtung liegt bei Liegenschaften	3.390
	LB_LaWi_04	Landwirtschaftliche Flächen aufkaufen und verpachten	In Umsetzung	In Abhängigkeit von Angebot und verfügbaren Haushaltsmitteln	2.280
	LB_LaWi_05	Bestand und Potentialflächen für Extensivgrünland planerisch sichern	In Umsetzung	Die Analysephase des TLPs ist abgeschlossen. Flächen der Extensivierung werden 2025 im Rahmen der Maßnahmenverortung durchgeführt.	3.390
	LB_LaWi_11	Regionale Produkte auf Wochenmärkten fördern	In Umsetzung	Sofern der Wochenmarkt voll besetzt ist, werden Anbieter regionaler Produkte bei der Standvergabe bevorzugt.	2.280
	LB_LaWi_12	Gartenerde als regionales Produkt vermarkten	Abgeschlossen	Ist mittlerweile im Verkauf auf allen Wertstoffhöfen und im Biomassewerk.	3.700
Mobilität	MO_EMA_01	E-Mobilitätskonzept umsetzen	In Umsetzung	Teilgutachten zum Verkehrsentwicklungsplan liegt vor. Konzessionsvertrag mit SWL geschlossen. Standorte werden sukzessive umgesetzt	5.610
Mobilität	MO_EMA_02	Wasserstoffnutzung innerhalt der Kommune konkretisieren	In Umsetzung	Die ursprünglichen Inhalte des Bürgerschaftsbeschlusses von 2023 sind nicht mehr aktuell. Zur Zeit erstellt die Hansestadt einen Bericht über Wasserstoffprojekte und -ideen der verschiedenen Beteiligten (Wasserstoffinitiative). Die Stadtwerke Lübeck Energie sind involviert und arbeiten entsprechend zu.	FB2
	MO_EMA_06	Zukunftsgerichtete Standards für städtische Ladeinfrastruktur erstellen	In Umsetzung	Aktivität befindet sich kapazitätdbedingt noch im Aufbau	5.651
	MO_EMA_07	Leitfäden zur öffentlichen Fahrzeugbeschaffung beachten	In Umsetzung	Die vorliegenden Leitfäden werden auf Aktualität geprüft. Anschließend werden die Leitfäden den zuständigen Stellen vorgestellt und geklärt werden ob eigene Leitfäden bestehen und angepasst werden können oder ein eigener Leitfaden notwendig ist.	3.390.01
	MO_EMA_08	Weitere E-Ladestationen auf städtischen Grundstücken errichten	In Umsetzung	Aktivität befindet sich in Kooperation mit der SWL in der Umsetzung	5.651
	MO_Fuss_01	Hochwertige Standards für die Sanierung und den Neubau von Fußwegen verwenden	In Umsetzung	Wird in Planungen laufend berücksichtigt.	5.660
	MO_Fuss_02	Fuß- und Radverkehrsanlagen baulich trennen	In Umsetzung	Wird laufend in Konzepten verfolgt. Keine Rückmeldung zum Stand der Bestandsprüfung.	5.610
	MO_Fuss_04	Verkehrsversuch Beckergrube weiterführen	In Umsetzung	Baustart 1. Bausabschnitt: 15.10.2024 2. Bauabschnitt in Vorplanung	5.610
	MO_Fuss_05	Sichere Überquerung am St. Jürgen Ring / Mönkhofer Weg einrichten	Abgeschlossen	Stand Oktober 2025: Maßnahme wurde fertiggestellt.	5.660

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
	MO_Log_02	Weitere Landstromanlagen für die Hafenverkehre errichten	In Umsetzung	Geplant sind derzeit 2-3 weitere Landstromanlagen (zweite Ausbaustufe) am Skandinavienkai zu errichten um Bestandsschiffe und neue Schiffe mit Landstrom versorgen zu können. Derzeit wird geprüft, ob die Planungen wirklich umgestezt werden können.	5.691
	MO_Log_03	Mobilitätskonzept Hafen erarbeiten und umsetzen	In Umsetzung	Hierfür betreibt die LPA laufend "Lobby"-Arbeit im Rahmen ihrer begrenzten Zuständigkeit, die eine direkte Beeinflussung auf die Hinterlandanbindungen sehr einschränken. Insbesondere die Forderungen nach dem Aufrechterhalten und Ertüchtigung der Bahnanbindung sind zentrale Tätigkeit der LPA. Eine "Fertigstellung" wird kaum erreichbar sein, da es sich hier um eine laufende Kommunikationstätigkeit handelt.	5.691
	MO_Log_04	Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe gewähren	Abgeschlossen	Umweltrabatt ist seit 01.01.2024 in der Hafenentgeltverordnung unter Pkt. 4.1.12. geregelt : https://www.lhg.com/fileadmin/user_upload/09-downloads/lhg-Entgeltordnung_ab_2024.pdf	LHG
	MO_Log_05	Beratungsangebot zu klimafreundlichem Wirtschaftsverkehr intensivieren	Zurückgestellt	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA
	MO_Log_06	Mikrodepot(s) für Paketdienstleistende in Betrieb nehmen	Abgeschlossen	Ein Mikrodepot ist in Betrieb. Weitere Depots sind nicht geplant.	5.610
	MO_Log_07	Machbarkeitsstudie für Lieferverkehrsbündelung für Gewerbegebiete durchführen	Zurückgestellt	Das Thema wird bei der Wirtschaftsförderung nicht bearbeitet. Ressourcen sind nicht vorhanden.	KWL/WF
	MO_MIV_01	Umfassend über klimafreundliche Mobilität informieren	In Umsetzung	Wird im Rahmen der laufenden Tätigkeiten umgesetzt. Keine zusätzlichen Informationsangebote durch 5.610	5.610
	MO_MIV_03	Gesundheitliche Vorteile der aktiven Mobilität bewerben	In Umsetzung	Kampagnen: Winterhelden und Stadtradeln; Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsmanagement. In Prüfung: Klimafreundlicher Arbeitgeber; Tn Prüfung: Teilnahme an weiteren Aktionen von Rad.sh.	3.390.01
	MO_MIV_04	Konzept „Autoarme Innenstadt“ voranbringen	In Umsetzung	Es wird kein Konzept zu diesem Thema umgesetzt. Viele Aktivitäten zahlen auf das Ziel ein.	5.610
	MO_MIV_05	Veranstaltungstickets mit ÖPNV-Tickets verknüpfen	In Umsetzung	Wird aktuell geprüft.	5.610
	MO_MIV_07	Einsatz von Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung prüfen	In Umsetzung	Mobilitätsmanagment von extern wurde in Gesprächen mit EBL vorerst abgelehnt	3.390.01
ität	MO_MIV_09	Mobilitätsbudgets für Mitarbeitende der HL evaluieren	In Umsetzung	Die verwaltungsinterne AG Mobilität ist nicht mehr aktiv. Die Nutzungszahlen des Mobilitätszuschusses werden monatlich im Bereich Personal erhoben. Eine Befragung zur Mobilität der Mitarbeitenden fand zuletzt 2023 statt.	1.110

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Mobi	MO_MIV_13	Finanzielle Anreize zur Entlastung des öffentlichen Raumes schaffen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Bericht zur Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren liegt der Bürgerschaft vor (VO/2024/13678-03).	3.390.01
	MO_MIV_14	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung prüfen	In Umsetzung	Einzelne potenzielle Bewohnerparkzonen befinden sich in der Prüfung.	5.610
	MO_MIV_15	Parkgebühren flexibel gestalten	Annulliert	Bericht zur Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren liegt der Bürgerschaft vor (VO/2024/13678-03). Bisher keine flexible Ausgestaltung von Parkgebühren geplant. Stand Oktober 2025: Die Parkgebührenverordnung ist zwischenzeitlich in Kraft getreten. Eine Anpassung ist auf nicht absehbare Zeit nicht geplant.	5.660
	MO_MIV_16	Alternativen für Anwohner:innen-Parken prüfen	In Umsetzung	Bericht zu Quartiersgaragen wurde den politischen Gremien vorgelegt (VO/2025/14383). In Kürze folgt ein Bericht zu Park-Apps.	5.610
	MO_MIV_17	Stellplatzsatzung beschließen	In Umsetzung	Bürgerschaftsbeschluss zum Entwurf einer Stellplatzsatzung mit der Beauftragung eines förmlichen Verfahrens zur Aufstellung erfolgt (VO/2024/12987). Mit den Änderungen aus dem Beschluss wird die Satzung voraussichtlich Ende 2025 ins förmliche Verfahren gehen.	5.610
	MO_MIV_18	Parkraumnachfragemodell beschließen	Annulliert (5.610)	Nutzung des Instruments der Stellplatzsatzung (VO/2024/12987) und der B-Pläne für Planung des Parkraums werden als ausreichend eingestuft.	5.610
	MO_MIV_19	Kostenloses Parken von (E-)CarSharing Fahrzeugen prüfen	In Umsetzung	Nach der gültigen ParkVO parken Fahrzeuge mit einem "E" im Kennzeichen außerhalb der Zonen I und IV gebührenfrei. Hier sind auch eCarsharingFahrzeuge inbegriffen. Eine Ausweitung ist nicht geplant. Die Regelung in der ParkVO ist zeitlich begrenzt.	5.660
	MO_OEPNV_02	Bestehende Informationssysteme gemeinsam mit dem Deutschlandticket bewerben	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität noch nicht begonnen.	5.610
	MO_OEPNV_03	Klimaschutzziele im regionalen Nahverkehrsplan verankern	Abgeschlossen	Grundsatzbeschluss zu FNP und VEP: VO/2021/10558 beschlossen - Im Rahmen der Neuerstellung des VEP und RNVP umgesetzt.	5.610
	MO_OEPNV_04	Einfache Bezahlfunktion einrichten	Abgeschlossen	Zusätzliche Bezahlfunktionen eingerichtet	5.610
	MO_OEPNV_05	Priwallfähre mit alternativem Antrieb ausrüsten	In Umsetzung	Die Hybridfähre „Welt ahoi!“ steht derzeit nicht für den regulären Fährbetrieb zur Verfügung. Für einen verlässlichen Einsatz sind weiterhin technische Arbeiten erforderlich. Diese Maßnahmen sowie die damit verbundenen Testeinsätze der Fähre haben bislang nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Aufgrund der bestehenden Unwägbarkeiten ist es uns derzeit nicht möglich, eine verlässliche Prognose zur finalen Inbetriebnahme abzugeben.	SWL

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Mobilität	MO_OEPNV_06	E-Busflotte erweitern	In Umsetzung	Angekündigte Auslieferungen: November 2025 - 1 x E-Gelenkbus Dezember 2025 - 13 x E-Gelenkbus Januar 2026 - 12 x E-Gelenkbus Juni 2026 - 4 x E-Solobus, 6 x D-Gelenkbus Jahr E-Bus-Quote Zielvorgabe 2025 # 35 % # 31 % 2026 # 43 % # 43 % Umsetzung läuft planmäßig	SWL
	MO_OEPNV_07	ÖPNV in ländlichen Gebieten ausbauen	In Umsetzung	5. RNVP ist beschlossen und wird umgesetzt (VO/2024/13416). Erweiterungen im Busverkehr sind aufgrund der Haushaltslage derzeit ggf. schwierig.	5.610
	MO_OEPNV_08	Machbarkeitsstudie für Ringverkehr auf dem Wasser erstellen	In Umsetzung	Ist Gegenstand des VEP	5.610
	MO_OEPNV_09	Tangentialverkehr stärken	In Umsetzung	5. RNVP ist beschlossen und wird umgesetzt (VO/2024/13416). Erweiterungen im Busverkehr sind aufgrund der Haushaltslage derzeit ggf. schwierig.	5.610
	MO_OEPNV_10	Gutachten für Bau einer Straßenbahn beauftragen	Abgeschlossen	Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn wurde der Bürgerschaft vorgelegt (VO/2024/13418). Nachforderung nach einem Nutzen-Kosten-Vergleich (VO/2024/13418-01) ist abgeschlossen und wird den politischen Gremien vorgelegt.	5.610
	MO_OEPNV_12	Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten schaffen	In Umsetzung	Wird laufend umgesetzt. Aktivität wird gefördert.	5.660
	MO_OEPNV_14	Fahrpläne öffentlicher Mobilitätsangebote digital vernetzen	In Umsetzung	Projekt LüMaaS läuft, WhiteLabel-Lösung für die App befindet sich in der Ausschreibung; Projekt läuft bis 30.06.2026	SWL
	MO_OEPNV_15	Alternative Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem ÖPNV weiterentwickeln	In Umsetzung	Das Förderprojekt In2Lübeck läuft bis 30.06.2026. Beim Aufgabenträger der HL finden derzeit die Abstimmungen statt, wie es mit Lümo im Anschluss weiter geht.	SWL
	MO_OEPNV_16	Machbarkeit einer Mobilitätsstation am Hauptbahnhof überprüfen	In Umsetzung	Taxen, ZOB, Fahrradbügel, Fahrradparkhäuser, Leihräder und Car-Sharing vorhanden. Fahrradparkhaus geplant.	5.610
	MO_OEPNV_17	Bahnhaltepunkte aufwerten	In Umsetzung	Fahrradabstellanlagen an Bhp Moisling und Hbf Lübeck in Planung	5.660
	MO_Rad_01	Weitere Radschnellwege errichten	In Umsetzung	Weitere Trassen für Radschnellwege werden im VEP geprüft	5.610
	MO_Rad_03	Weitere Fahrradstraßen ausweisen	In Umsetzung	Fahrradstraße Werner-Kock-Str. wurde neu eingerichtet. Weitere Auswiesung von Fahrradstraßen sind in Arbeit.	5.660
	MO_Rad_05	Radverkehrsanlagen konsequent räumen	In Umsetzung	Projekt ist im Aufbau. Gestartet nach Beschluss MAKS.	3.700

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Mobilität	MO_Rad_06	Grundsatz über Ampelschaltung prüfen	In Umsetzung	Projekt VIAA gestartet. Erste Teststrecken werden ausgerüstet. Stand Oktober 2025: Projekt VIAA schreitet voran. Erste LSA sind umgerüstet. Jetzt wird aktuell der Ampelphasenassistent ausgeschrieben.	5.660
	MO_Rad_07	Fahrradfreundliches Konzept für die Mühlentorbrücke erstellen	In Umsetzung	Planung im Zusammenhang mit Radschnellweg und Sanierung Mühlentorbrücke und Umbau Mühlentorknoten in Arbeit.	5.660
	MO_Rad_08	Verkehrsversuch Fackenburger Allee auswerten	Abgeschlossen	Verkehrsversuch ist abgeschlossen. Evaluationsbericht wurde erstellt (VO/2024/13439).	5.660
	MO_Rad_09	Öffentliches Fahrradverleihsystem in Lübeck starten	Pausiert	Leihräder eines Privatunternehmens stadtweit verfügbar. Daher zunächst keine weiteren Aktivitäten zur Umsetzung eines kommunalen Systems	5.660
	MO_Rad_10	Alternative Streumittel auf Radwegen im Winterdienst testen	In Umsetzung	Winterdienstkonzept liegt den politischen Gremien vor: VO/2023/12406 (am 30.11.23 zurückgestellt) - Es wird mit Salz/Salzsole gearbeitet und die Entsorgungsbetriebe Lübeck gewährleisten zwischen 7:00 und 20:00 Uhr freie Radwege nach dem Routenplan für den Winterdienst.	3.700
	MO_Rad_13	Service-Stationen errichten	In Umsetzung	Bericht über die Errichtung von Fahrrad-Service-Stationen wurde den politischen Gremien vorgelegt (VO/2023/12666). Aktuell sind 14 Stationen auf dem Lübecker Stadtgebiet errichtet.	
	MO_Rad_14	Radwege neu bauen und sanieren	In Umsetzung	z.Zt aus haushalterischen Gründen nicht möglich. Programm wird trotzdem weitergeführt	5.660
	MO_Rad_16	Öffentlichkeitsarbeit weiterentwickeln	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Keine Aktivitäten	5.610
	MO_Rad_17	Qualitätsmanagement und Evaluation weiterentwickeln	In Umsetzung	Seit einem Jahr steht einVerkehrsmodell zur Verfügung. Damit kann die Wirkung von Maßnahmen abgeschätzt werden. Daraus wird bspw. das Veloroutennetz für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelt.	5.610
	MO_Rad_18	Klimaschutz im Verkehrsentwicklungsplan (Teilplan Radverkehr) verankern	In Umsetzung	Wird im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt.	5.610
	MO_Rad_19	Umweltverbund mit der Leitstelle Verkehrsflussmanagement fördern	In Umsetzung	Der Umweltverbund wird explizit mitgedacht in der zuständigen Stelle.	5.000.11
Mobilität	MO_Rad_20	Klimaschutzaspekte bei Verkehrskonzepten und verkehrsrelevanten Satzungen frühzeitig einbeziehen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Eine frühzeitige Beteiligung vor Konzepterstellung oder Ausschreibung von Planungsleistung findet in der Regel nicht statt. V.a. bei Projekten zum Umweltverbund fehlt diese frühzeitige Beteiligung, um Belange von zukunftsorientierter Mobilität aus Sicht des Klimaschutzes einzubringen.	3390.01
	MO_Rad_21	Bürger:innen an Verkehrskonzepten und ausgewählten Planungen beteiligen	In Umsetzung	Findet im Rahmen von Runden Tischen und Onlinebeteiligungen statt.	5.660

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Ressourcenschutz	RES_Besch_01	Richtlinie zum Klimaschutz in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren	In Umsetzung	Ein regelmäßiger Austausch zur Vergabeordnung findet statt.	1.102
	RES_Besch_02	Fortbildungsangebote zu klimaschutzorientierter und nachhaltiger Beschaffung umsetzen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Im Stellenumfang der Personalstelle ist ein Stellenanteil Fortbildung zum genannten Thema vorhanden, bei Besetzung der Stelle erfolgt die Umsetzung, erste Angebote ab 2026 geplant Teilnahme an externen Veranstaltung wird unterstützt/gefördert, interne Veranstaltungen noch im Aufbau	1.102
	RES_Besch_03	Anleitung zur Lebenszyklusanalyse der Vergabeordnung hinzufügen	In Umsetzung	Stellenanteil Aktualisierung Vergabeordnung zum genannten Thema vorhanden, bei Besetzung der Stelle erfolgt die Umsetzung, voraussichtlicher Beginn Herbst 2025	1.102
	RES_Besch_05	Klimaschutz (und Nachhaltigkeit) in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren	In Umsetzung	Die Vergabeordnung ist in Überarbeitung.	1.102
	RES_Besch_06	Standards für den Einkauf von Lebensmitteln in der Schulverpflegung festschreiben	In Umsetzung	Das Modellprojekt „Essen mit Zukunft“ wurde an vier Lübecker Schulen durchgeführt. Unter externer Anleitung wurden die beauftragten Cateringfirmen geschult, um den Bioanteil der Lebensmittel zu steigern und parallel die Zufriedenheit der Schüler:innen zu ermitteln. Eine Publikation mit den Ergebnissen wird erstellt, die im September 2025 dem zuständigen Ausschuss vorgestellt wird. Eine Projektfortführung wird angestrebt.	4.401
	RES_Besch_07	Ehrenamtliche Initiativen mit städtischer Beteiligung, wie Fairtrade Stadt Lübeck, langfristig unterstützen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Im MAKS wurde sie als mittelfristige Aktivität eingeordnet. Aufgrund der schwierigen Haushaltslage wird diese Aktivität zunächst zurückgestellt.	3.390.01
	RES_KW_01	Zero-Waste-Stelle für Lübeck einrichten	Abgeschlossen	Personalstelle Abfallvermeidung bei den Entsorgungsbetrieben ist besetzt. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt.	3.700
	RES_KW_03	Übersicht zu Reparaturwerkstätten (Repair-Cafés) erstellen	Abgeschlossen	Übersicht ist erstellt.	3.700
	RES_KW_04	Bildungsangebote zu Müllvermeidung erweitern	In Umsetzung	Durch die Beteiligung an der Initiative "Wir lieben Recycling" ist das Bildungsangebot noch einmal erweitert worden.	3.700

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
	RES_KW_05	Müllsammlung per Kanu unterstützen	In Umsetzung	Die Lübeck Port Authority und die Entsorgungsbetriebe haben in Kooperation die Kanu-Initiative - unabhängig vom MAKS - aus begründetem Anlass gestartet und diese öffentlichkeitswirksame Umweltbildungsaktivität zur Reinhaltung der Wakenitz im Jahr 2025 auf den Weg gebracht. In Vorbereitung der Beschlussvorlage für die prioritären Aktivitäten des MAKS wurde das ifeu-Institut mit einer wissenschaftlichen Bewertung zur Wirksamkeit und den Einsparpotentialen der Aktivitäten beauftragt. Dabei wurde der Abfallsammlung per Kanu eine geringere Priorität zugeschrieben und die Aktivität wurde daraufhin zunächst als mittelfristig eingestuft.	3.390.01
Ressourcenschutz	RES_KW_06	Alternativen zur Staffelung der Müllgebühren als Anreiz zur Müllvermeidung erarbeiten	Annulliert (KLS)	Die jetztige Staffelung der Abfallgebühren bietet ausreichenden Anreiz zur Abfallvermeidung. Weitergehende Anreize haben sich in der Praxis nicht bewährt.	3.700
	RES_KW_07	Mülltrennung von öffentlichen Mülleimern ausbauen	Annulliert (KLS)	siehe VO/2023/12289: Ausstattung des öffentlichen Raumes der Hansestadt Lübeck mit Abfallsammelbehältern am 28.9.23 beschlossen. Eine getrennte Erfassung von Abfallfraktionen ist nicht vorgesehen.	3.700
	RES_KW_08	Private Müllsammelinitiativen fördern	In Umsetzung	Federführung der Entsorgungsbetriebe	3.700
	RES_KW_09	Informationen über Entsorgung von Akkus erstellen	In Umsetzung	Federführung der Entsorgungsberiebe	3.700
	RES_KW_11	Teilnahme der Hansestadt Lübeck am Papieratlas – Initiative pro Recyclingpapier initiieren	In Umsetzung	Auf Beschluss des Senats von 27.03.2023 wurde der Bereich Zentrale Verwaltungsdienste, Logistik und Wahlen beauftrag zukünftig ausschließlich umweltgerechtes („Blauer Engel“) zertifiziertes Recyclingpapier zu beschaffen und sich mit dem Bereich Archiv und UNV abzustimmen. Testweise wurde eine erste Erhebung der Recyclingpapierquote durchgeführt, um perspektivisch eine Teilnahme am Papieratlas anzustreben.	
	RES_KW_17	Einführung von Mehrwegverpackungen für Speisen unterstützen	In Umsetzung	Es gab Informationsaktionen und einen Wettbewerb, um auf die Angebotspflicht aufmerksam zu machen. Die Untere Abfallbehörde nimmt stichpunktartige Überprüfungen in der Gastronomie vor. Hierzu wurde eine Checkliste erstellt, um die Gastronomen zu sensibilisieren. Die Kontrollen werden wieder aufgenommen, sobald sich die Personalsituation in der UAB wieder verbessert.	3.390.3

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
	RES_KW_18	Verpackungssteuer für Einwegverpackungen in der Gastronomie einführen	In Umsetzung	Parallel zur Klärung der Rechtslage bei Einführung einer Verpackungssteuer hat die Verwaltung einen Prozess entwickelt, um das gleiche Ziel durch Teilnahme am Einwegkunststoffonds des Bundes zu erreichen.	1.201
	RES_KW_21	Wiederverkauf von Verwendbarem fördern	In Umsetzung	Soweit aktuell möglich, wird dies getan. Weitergehende Maßnahmen wie z. B. ein "Gebrauchtwarenkaufhaus" scheitern an fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten.	3.700
	RES_KW_23	Aufbereitung und Weitergabe „alter“ Rechner und Laptops fortführen und intensivieren	in Umsetzung	Durch die Bereiche DOS und Frauenbüro wurde im Sommer 2023 eine bereichsüber-greifende Projektgruppe eingerichtet zur Realisierung des Projektes „Digital & Nachhaltig“. Ziel war die Ermittlung, welche Institutionen Geräte spenden würden sowie die Erstellung einer Information für Nutzer:innen, wo und unter welchen Voraussetzungen Geräte ausgegeben werden können.	1.103
	RES_KW_30	Energetische Verwertung von Speiseresten in der MBA ausbauen	In Umsetzung	Federführung Entsogungsbetriebe Lübeck	3.700
	Ü_KF_01	Klimafondsstruktur im Bereich 3.390 UNV aufbauen und eine Satzung erarbeiten	In Umsetzung	Antragsverfahren seit 05/2025 möglich. Erste Beiratssitzung in 09/2025. Haushaltsgelder für zwei Jahre eingestellt.	3.390.01
	Ü_KF_02	Personalstellen zur Verwaltung des Klimafonds schaffen	In Umsetzung	Personalstellen in Stellenplan eingeplant. Stellenbesetzungsverfahren steht noch aus.	3.390.01
	Ü_KF_03	Kommunikationsstrategie erarbeiten und umsetzen	Pausiert	Zurückgestellt bis Personalstellen im November 2025 besetzt sind.	3.390.01
	Ü_KF_04	Konzept für Klimafonds erarbeiten	Abgeschlossen	Konzept zum Klimafonds erstellt und durch die Bürgerschaft beschlossen (VO 2024/13406-01-02)	3.390.01
	Ü_KoKli_01	Energie- und Klimaagentur gründen	In Umsetzung	Erarbeitung eines Konzepts und Abstimmung mit Umlandgemeinden, den Landesbehörden und Stakeholdern.	3.390.01
ndlungsfeld	Ü_KoKli_03	Beratung für Gebäudeeigentümer:innen zur Energiewendewende anbieten	In Umsetzung	Projekt "Nachbarschaftliche Solarberatung" ist in 2024 gestartet: Ehrenamtliche werden zu Solarberatern geschult und beraten Gebäudebesitzer:innen zu Solarenergie. Weitere Ausgestaltung der Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA
	Ü_KoKli_04	Klimaschutzberatung für das Gewerbe anbieten	Zurückgestellt	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Systemisches Ha	Ü_Stadt_02	Klimaziele als strategische Ziele der HL als städtische Gesellschafterin kommunizieren und Aktivitäten der Gesellschaften einbeziehen	In Umsetzung	Wie aus den Maßnahmenlisten ersichtlich ist, sind die städtischen Gesellschaften mit Aktivitäten bereits vielfältig einbezogen. Die Maßnahmen werden geprüft, umgesetzt und sind teilweise schon abgeschlossen. Die Information der Mitgesellschafter:innen und Aufsichtsratsmitglieder über die Klimaziele der HL ist nicht formal per TOP in den Gesellschafterversammlungen erfolgt. Das war und ist auch nicht erforderlich, da der MAKS in allen Gesellschaften bereits bekannt ist. Dies ist durch die	FBL
	Ü_Stadt_03	Aktivitäten und Daten der städtischen Gesellschaften ins städtische Klimaschutzmonitoring aufnehmen	Pausiert	Vorerst pausiert. Mit Klimaleitstelle ist vereinbart, dass die Wiederaufnahme von dort ausgelöst wird. Aus fachlicher Sicht sind die zu erhebenden Daten zu definieren und zu vereinheitlichen. Da die Verpflichtung zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts gemäß CSRD nicht mehr verpflichtend ist, müsste hier eine eigene Definition gefunden werden. Das Monitoring kann, je nach Art und Frequenz der erforderlichen Datenerhebung, Teil bzw. Ergänzung des bestehenden Beteiligungsberichtswesens werden oder als separates Berichtswesen aufgebaut werden.	1.201
	Ü_Stadt_06	Genehmigungsprozesse bürgerfreundlich gestalten und Bürger:innen direkt beraten	In Umsetzung	Stadtweite AG zur Wärmewende ist gegründet und wird die internen Prozessabläufe kontinuierlich verbessern.	3.390.01
	Ü_Stadt_11	Klimaauswirkungen von Beschlussvorlagen ermitteln	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet		alle
Wirtschaft	WI_Ans_01	Leitkonzept Klimaschutzstandort Lübeck für die Wirtschaft erarbeiten	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Maßnahme mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 100.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
	WI_Ans_02	Klimaschutzstandards für Gewerbeentwicklung festlegen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Kriterienkatalog vom Hansebelt liegt vor (siehe WI_Ans_03). Bisher keine weiteren Aktivitäten.	5.610
	WI_Ans_03	Katalog für Umweltmaßnahmen für Gewerbe erarbeiten	Abgeschlossen	Kriterienkatalog "Gewerbegebiete der Zukunft" ist erarbeitet und zwischen Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und dem Bereich Umwelt-,Natur- und Verbraucherschutz abgestimmt	3.390.01
	WI_Ans_04	Klimaschutzkriterien bei Gewerbeflächenvergabe einführen	Abgeschlossen	Vergabematrix für die Gewerbeflächenvergabe wurde erstellt,im Aufsichtsrat der KWL diskutiert und im Wirtschaftsausschuss vorgestellt. Die Bürgerschaft hat in VO/2024/13776-01 der Anwendung mit Änderungen zugestimmt.	KWL/WF
	WI_Ans_06	Informations- und Öffentlichkeitskampagnen durchführen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 200.000 Euro und eine halbe Personalstelle. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
	WI_Fö_01	Städtische Unternehmen und Einrichtungen nehmen am Ökoprofit-Programm teil	In Umsetzung	Städtische Unternehmen wurden über das Ökoprofit Programm informiert. Es gibt aktuell zwei interessierte Unternehmen.	3.390.01

Handlungsfeld	Kürzel MAKS Aktivität	Benennung	Umsetzungsstand 07/2025	Kommentar	Zuständige Stelle
Wirtschaft	WI_Fö_02	Öffentlichkeitskampagnen Ökoprofit durchführen	Pausiert	Aufgrund der Haushaltslage wird diese Aktivität zunächst zurückgestellt.	3.390.01
	WI_Fö_03	Klimaschutz-Netzwerk aufbauen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 25.000 Euro und eine halbe Personalstelle. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
	WI_Fö_04	Förderprogramm für Ökoprofit einrichten	Abgeschlossen	Die Kooperation mit Hamburg läuft seit 2017. Förderprogramm für Lübecker KMU-Betriebe ist eingerichtet.	3.390.01
	WI_Fö_07	Kommunales Förderprogramm für Photovoltaik-Machbarkeitsstudien für Unternehmen einrichten	In Umsetzung	Die Klimaleitstelle befindet sich im intensiven Austausch mit Gewerbebetrieben und der Technischen Hochschule Lübeck um die Möglichkeiten für Photovoltiak auf Dächern un Parkplätzen zu verbessern. 2025 gab es dazu bereits zwei öffentliche Veranstaltungen. Es fanden Potentialuntersuchungen für 6 Unternehmen statt, die, für die Hansestadt Lüebck kostenlos, von Studierenden der Hochschule durchgeführt wurden. Gerade werden die Ergebnisse der Potentialuntersuchungen ausgewertet. Sofern sich daraus ein sinnvoller Ansatz für ein Förderprogramm ergibt, wird es eingerichtet.	3.390.01
	WI_Fö_08	Anpassung der kommunalen Unternehmensbesteuerung prüfen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet		3.390.01
	WI_Fö_11	Beratungsangebot für Unternehmen anbieten	Zurückgestellt	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.	EKA
	WI_Fö_12	Veranstaltungsreihen durchführen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 50.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
	WI_Fö_15	Klimaschutzmanager:innen für bestehende Gewerbegebiete etablieren	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf mindestens 20.000 Euro und ein bis zwei Personalstellen. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
	WI_Fö_16	Klimaschutztransformation bestehender Gewerbegebiete konzipieren	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 100.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF
Wirtschaft	WI_Fö_17	Klimaschutznetzwerke in Gewerbegebieten aufbauen	Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 50.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.	KWL/WF

Gesamtübersicht Maßnahmenblätter

Inhalt

Übersicht der Stellschrauben 3
Handlungsfeld Energie & Bau 4
EB_Sparen_1 4
EB_Sparen_2 9
EB_Sanierung_1 14
EB_Sanierung_2 20
EB_Sanierung_3 24
EB_Neubau_1 29
EB_Neubau_2 34
EB_Neubau_3 38
EB_Wärme_1 43
EB_Wärme_2 48
EB_EE_1 55
EB_EE_2 64
EB_EE_3 70
EB_EE_4 78
Handlungsfeld Mobilität 83
MO_Fuss_1 83
MO_Rad_1 89
MO_Rad_2 99
MO_OEPNV_1 105
MO_OEPNV_2 112
MO_MIV_1 119
MO_MIV_2 124
MO_MIV_3 129
MO_EMA_1 136
MO_EMA_2 140
MO_Log_1 145
MO_Log_2 150
Handlungsfeld Ressourcenschutz 156
RES_Beschaffung_1 156
RES_Beschaffung_2 164
RES_Kreislauf_1 168

RES_Kreislauf_2 179
RES_Kreislauf_3 187
RES_Kreislauf_4 195
Handlungsfeld Landnutzung & Boden 197
LB_Baum_1 197
LB_Baum_2 203
LB_Boden_1 212
LB_Boden_2 218
LB_LaWi_1 222
LB_LaWi_2 229
Handlungsfeld Wirtschaft 233
WI_Ansiedlung_1 233
WI_Ansiedlung_2 239
WI_fördern_1 243
WI_fördern_2 250
WI_fördern_3 254
WI_fördern_4 258
Systemisches Handlungsfeld 263
Ü_Stadtverwaltung 263
Ü_Klimafonds 272
Ü_KoKli 276

Übersicht der Stellschrauben



Handlungsfeld Energie & Bau

Nummer	**Thema**		
EB_Sparen_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Intelligent Energie sparen**		
Maßnahmentitel	**Energie-Effizienz steigern**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, vorhandene Strom- und Wärmeenergie möglichst effizient zu nutzen.		
Ausgangslage	In Lübeck existiert eine Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und diversen selbstständigen Energieberater:innen: Zusammen stellen sie ein gutes Netzwerk dar, um Bürger:innen und Gebäudeeigentümer:innen zu Effizienz- und Energieeinsparmaßnahmen zu beraten. Dennoch bestehen lange Wartezeiten für Beratungstermine, da die Anfragen in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL) verfügt über ein Energiemanagement, das die Effizienzmaßnahmen für die kommunalen Gebäude bearbeitet. Aufgrund der großen Anzahl kommunaler Gebäude besteht jedoch weiterer personeller Ausbaubedarf.		
Strategie	Im Bereich der technischen Verbesserung nehmen die kommunalen Gebäude eine Vorreiterrolle ein: Daher bedeutet der Ausbau des Energiemanagements eine wichtige Stellschraube. Beabsichtigt sind minimalinvestive Maßnahmen, technologische Neuerungen und den Einsatz digitaler Technik in privaten sowie kommunalen Gebäuden zu implementieren. Denn der Energiebedarf im Gebäudesektor kann durch Austauschen veralteter Technik, intelligentes Nutzen bestehender Anlagen sowie ein verändertes Nutzer:innen-Verhalten gesenkt werden.		
	<u>Stärken</u> Energiemanagement bereits vorhanden; Energiescouts in Unternehmen bereits eingesetzt	<u>Chancen</u> Synergien mit Sanierung und erneuerbaren Energien	
	<u>Schwächen</u> große Komplexität technischer Anlagen, daher aufwendige Einzelfallbetrachtungen	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Rebound-Effekt	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 5.651 Gebäudemanagement; 5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung; Stadtwerke Lübeck Energie		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle		
Zielgruppe	Städtische Mitarbeiter:innen, Gebäudebesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen durch Einsparen und effizientes Nutzen der Energie sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu minimieren. Der städtische Gebäudebestand verursacht lediglich 2 Prozent der Treibhausgasemissionen Lübecks. Die Stadt hat jedoch eine Vorbildfunktion, um aufzuzeigen, wie Lösungen auch für private Haushalte und Unternehmen aussehen können.		
Erfolgsindikatoren	Stromverbrauch Stadtverwaltung/ Jahr (ausgenommen Wärmepumpen und Mobilität)		
Zusätzlicher Nutzen	Verringerung des Energiebedarfs, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit		

Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_Sparen_01* **Nr. aus 2021**	**Strategie zur Absenkung der Vorlauftemperaturen in den Fernwärmenetzen erstellen und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Fernwärme-Teilnetz St. Jürgen wird es in 2025 einen Test zur Vorlauftemperatur-Absenkung geben. In Abhängigkeit vom Ergebnis, wird es eine dauerhafte Absenkung geben. Weitere Netze werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls getestet. Grundsätzlich bedarf es zunächst einer technischen Gesamtbetrachtung der Netze: Diese ist Teil der Untersuchungen in den Transformationsplanungen der Netze.		
Beschreibung	Die Stadtwerke Energie prüfen im Rahmen der Dekarboniserungsfahrpläne für die Fernwärmenetze, inwieweit die Vorlauftemperaturen gesenkt werden können. Dazu ist zunächst zu überprüfen, ob die derzeitigen Vorlauftemperaturen mit den je nach technischen Anschlussbedingungen (TAB) der Gebäude geforderten Temperaturen übereinstimmen oder diese überschreiten. Es ist zu ermitteln, welche Gebäude im Anschlussgebiet einen Bedarf für höchste Vorlauftemperaturen haben. Zusammen mit den Gebäudebesitzer:innen ist ein strategischer Absenkplan für die Vorlauftemperatur zu entwickeln. Begleitet werden soll die Untersuchung mit einer Leckage-Untersuchung der Stadtwerke Energie-Netze (beispielsweise mithilfe von Thermografie-Drohnen). Die Ergebnisse werden dem Aufsichtsrat Anfang 2024 präsentiert.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Strategie erstellt; über Einsparungen berichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_Sparen_02* **Nr. aus 2021**	**Energiemanagement für städtische Gebäude mit Fokus Klimaschutz ausbauen und aufwerten**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalaufbau	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität befindet sich in der Umsetzung: - 6,5 zusätzliche Personalstellen wurden geschaffen, welche kurzfristig, priorisiert ausgeschrieben werden		

	- als zusätzliche strukturelle Maßnahme wurde im GMHL das Team 14 "Energiemanagement und Nachhaltigkeit" installiert
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, zwei zusätzliche Stellen für das Energiemanagement des GMHL für das Haushaltsjahr 2024 zu schaffen. Das Energiemanagement des GMHL ist aus folgenden Gründen personell aufzustocken: - Verbesserung und Ausbau des Energiecontrollings - Intensivierung/Ausbau für Planung, Koordinierung und Umsetzung von Energiespar- & Effizienzmaßnahmen Auflistung benötigter Stellen, inkl. Aufgabengebiete: 1)Technische Mitarbeiter:in Energiecontrolling (EG 8) mit dem Aufgabengebiet: - Verwalten, Analysieren und Berechnen von Energiedaten - Koordinieren der Energiedatenerfassung - Kontinuierliches Pflegen der Energiedatenbank - Energiedaten-Plausibilitätsprüfung und Verbrauchs-Check - Überwachen von Verbrauchs- und Leistungswerten sowie Energiekennzahlen - Prüfen der Jahres-Energiekostenrechnung - Kommunikation mit der Rechnungsprüfung (Abteilung 2) und Energieversorgungsunternehmen - Unterstützen beim Erstellen von Energieberichten - Unterstützen im operativen und administrativen Tagesgeschäft 2)Betriebshandwerker:in für Anlagenparametrierung und -optimierung (EG 8) mit dem Aufgabengebiet: - operatives Unterstützen des Energiemanagements und Objektservice-Teams sowie der Hausmeister:innen bei fortlaufender Optimierung von mehr als 1.000 energierelevanten technischen Anlagen - Parametrieren der regelungs- und steuerungstechnischen Anlagen - Nutzungs- und bedarfsgerechtes Programmieren der Anlagen - Umsetzen von Maßnahmen, um Wärmeversorgungssysteme hydraulisch abzugleichen - Gewährleisten und sicherstellen einer energieeffizienten Anlagenbetriebsweise - Vor Ort unterstützen bei der kontinuierlichen und teilweise manuellen Datenerfassung von Energieverbräuchen, auch in Liegenschaften, die nicht von Hausmeister:innen des GMHL betreut werden
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; 1.110 Personal
Meilensteine	Stellen im Haushaltsplan festgelegt; Stellen ausgeschrieben; Stellen besetzt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2 Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	
Nr.: *EB_Sparen_03* **Nr. aus 2021:** *4.5*	**Innerstädtische Beleuchtung zur Energieeinsparung und zum Insektenschutz austauschen**
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Austauschen der Leuchtmittel Investieren
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung** ☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet ☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt ☐ Zurückgestellt ☐ Annulliert (Bürgerschaft) ☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Grundlage für Umsetzung: Maßnahmenpaket 2020/21

Beschreibung	Es findet weiterhin eine kontinuierliche Umstellung auf LED oder Natrium-Dampflampen im gesamten Stadtgebiet statt.		
Verantwortliche/r	5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung; 5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Austauschrate 50 Prozent; Austauschrate 75 Prozent; Austauschrate 100 Prozent		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_Sparen_04* **Nr. aus 2021**	**Sofortiges Energiesparmaßnahmen-Paket umsetzen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Technik umstellen, sparen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität befindet sich kapazitätsbedingt noch in der Umsetzung - Im GMHL-Stellenplan wurden hierfür zwei Techn./operative Planstellen geschaffen, um Energiesparen kontinuierlich weiterzuführen - Die Veröffentlichung der Stellenausschreibungen ist zeitnah geplant		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, folgende direkte Energiesparmaßnahmen in der Heizperiode 2022/2023 umzusetzen: - Warmwasserbereitung in ausgewählten öffentlichen Gebäuden abschalten (primär in Sporthallen, Sportstätten und Mensen) - Außenbeleuchtung repräsentativer öffentlicher Gebäude (Stadthalle, Oper, Rathaus, etc.) abschalten - Betriebszeiten für Heizung und Lüftung prüfen und ggf. anpassen/reduzieren - Temperaturen reduzieren - beispielsweise in Fluren und Treppenhäusern öffentlicher Einrichtungen Nach der Heizperiode soll das Ergebnis der Energieeinsparungen (witterungsbereinigt) veröffentlicht und weitere mittelfristige Maßnahmen vorgelegt werden.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Maßnahmen in der Heizperiode 2022/2023 durchgeführt; weiterführende Maßnahmen entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_Sparen_05* **Nr. aus 2021**	**Energiescouts für kommunale Gebäude ausbilden**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut		
Instrument	Schulen, ausbilden	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	In dem Programm Energiescouts der IHK zu Lübeck werden Auszubildende der Lübecker Stadtverwaltung und den städtischen Eigenbetrieben zu den Themen Energiesparen und Energieeffizienz in Unternehmen ausgebildet. In einer begleitenden Projektarbeit erarbeiten die Auszubildenden Energieeffizienz-Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen.		
Verantwortliche/r	Bereich 1.110 Personal		
Meilensteine	Programm in der Stadtverwaltung eingeführt; erster Jahrgang der Energiescouts hat abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Sparen_2</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☒ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Intelligent Energie sparen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Nutzer:innenverhalten verbessern</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel der Maßnahme ist, den Energiebedarf in privaten und kommunalen Gebäuden durch Verhaltensänderungen deutlich zu reduzieren.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck existiert eine Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und diversen selbstständigen Energieberater:innen: Zusammen stellen sie ein gutes Netzwerk dar, um Bürger:innen und Gebäudeeigentümer:innen zu Effizienz- und Energieeinsparmaßnahmen zu beraten. Dennoch bestehen lange Wartezeiten für Beratungstermine, da die Anfragen in den letzten Jahren stark gestiegen sind.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Nicht nur technische Lösungen wie das Sanieren von Gebäuden und effizienzsteigernde Maßnahmen führen zum Einsparen von Energie, sondern auch ein sorgsamerer Umgang mit Strom und Wärme durch die Nutzer:innen. Um dieses Wissen zu verbreiten, werden Schulungsangebote, Öffentlichkeitsmaßnahmen und Anreizsysteme eingesetzt.
<u>Stärken</u>
vorhandenes Energiemanagement für Schulen
<u>Chancen</u>
Synergie mit Umweltbildung
<u>Schwächen</u>
bisher geringe Interaktion mit Bürger:innen (z.B. Social-Media-Nutzung nicht möglich)
<u>Risiken</u>
Nutzer:innen könnten sich bevormundet fühlen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle;
5.651 Gebäudemanagement;
Stadtwerke Lübeck Energie;
TraveNetz GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">1.000.3 Digitalisierung, Organisation und Service (DOS);
Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein;
Energieberater:innen</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Strom- und Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel ist, die THG-Emissionen durch Einsparen und effizientes Nutzen von Energie sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu minimieren. Sensibilisiertes Nutzer:innenverhalten in privaten sowie öffentlichen Gebäuden und in Gewerbebetrieben kann zur THG-Minimierung beitragen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl durchgeführter Energieberatungen der Verbraucherzentrale
Stromverbrauch HH & Gewerbe/ Jahr (ausgenommen Wärmepumpen und Mobilität)</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Nebenkosten werden eingespart.</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_Sparen_08* **Nr. aus 2021:** *11.1*	**Förderprogramm zu „Einführung von Energiesparmodellen“ in städtischen Schulen und Kitas fortführen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fördermittelprogramm	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivitäten innerhalb des Förderprogramms laufen weiterhin wie geplant: Bisher sind 14 Schulen aktiv am Projekt beteiligt, über 20 Schulprojekte wurden umgesetzt, weitere 15 befinden sich kurz vor der Umsetzung oder in Vorbereitung. Das Projekt wurde durch neues Förderprojekt (Interreg-Projekt Flip-EC) zu ähnlichem Schwerpunkt ergänzt und inhaltlich erweitert (Projektlaufzeit 01.03.2025-29.02.2028)		
Beschreibung	In Schulen und Kitas kann durch Bewusstseinsbildung und verändertes Nutzer:innenverhalten viel CO_2 eingespart werden. Anhand von Energiesparmodellen und einem ausgewählten Budgetierungssystem erhalten die Lübecker Schulen und Kitas anteilig die eingesparten Energiekosten. Dies stellt in der Regel einen hohen Anreiz dar. Dabei werden drei Bereiche betrachtet: 1. Ökologie: Beitrag zum Klimaschutz leisten, einsparen von Energie, Wasser, Abfall 2. Pädagogik: Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit Energie und Wasser verinnerlichen 3. Ökonomie: Kosten für Energie und Wasser einsparen. Die Stelle des Energiemanagers/der Energiemanagerin für Schulen wurde im Juni 2022 besetzt und die ersten Projekte befinden sich in Bearbeitung.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement, 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellenbesetzung und Projektumsetzung im Juni 2022 gestartet (bereits erreicht); Anschlussförderung beschlossen und beantragt; Klimaschutzprojekte an Schulen erfolgreich fortgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: möglich über NKI des Bundes
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Sparen_07* **Nr. aus 2021**	**Energieverbrauch in Lübeck öffentlich anzeigen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitskampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kein weiterer Projektfortschritt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, dass eine Energieverbrauchsanzeige im öffentlichen Raum angebracht wird, die tagesaktuell den Lübecker Energieverbrauch anzeigt. Es wird an einem öffentlich zugängigen Platz (z. B. bei den Stadtwerke Lübeck, am Verwaltungszentrum Mühlentor, am oder im Rathaus) ein Bildschirm oder Display angebracht, der den aktuellen Strom- und Wärmeverbrauch der Hansestadt Lübeck anzeigt. Diese Anzeigen werden durch lokale PV-Anlagen mit Strom versorgt. Zudem werden die Daten auf den Bildschirmen in den Stadtteilbüros angezeigt, auf den Websites der Hansestadt Lübeck und der Stadtwerke Lübeck. Die Datengrundlage wird zusammen mit den Stadtwerke Energien Lübeck erarbeitet. Angezeigt werden verschiedene Daten, jeweils mit Vergleichszahlen vom Vorjahr: - Energieverbrauch Strom - Energieverbrauch Wärme - in Lübeck produzierter Solarstrom - in Lübeck produzierte erneuerbare Wärme Angedacht sind zudem Aktionen beim Unter- bzw. Überschreiten von bestimmten Werten (diese können beispielsweise den Earth Overshoot Day einbinden). Im Rahmen der Smart-City-Strategie wird die Anzeige weiterentwickelt (z. B. Verkehrszahlen anzeigen).		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; TraveNetz GmbH;		
Meilensteine	Datengrundlage erarbeitet; Anzeigetafel angebracht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Nr.: *EB_Sparen_06* **Nr. aus 2021**	**Energieberatung für Mieter:innen fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt

	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Klimaleitstelle)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Energieberatung von Mieter:innen wird derzeit durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert, daher braucht es keine zusätzliche Förderung auf kommunaler Ebene.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, ein Förderprogramm zur Energieberatung für Mieter:innen auszuarbeiten. Energieberatungen für Mieter:innen sind zentrale Hilfsmittel, um Energie in Wohnungen einzusparen. Die technischen Modernisierungen und Effizienzmaßnahmen, die von den Gesetzgebenden auf Bundesebene von den Wohnungsbauunternehmen gefordert werden, sollen durch konsequentes Energieeinsparen der Nutzer:innen ergänzt werden. Eine Beratung der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein oder anderer Energieberater:innen wird mit maximal 50 Euro/Haushalt und 500 Haushalten/Jahr von der Hansestadt Lübeck unterstützt. Dadurch sinkt der Eigenanteil, den die Verbraucher:innen für eine Beratung bezahlen müssen. Die Klimaleitstelle entwickelt zusammen mit den Energieberater:innen eine Kampagne und ein entsprechendes Förderprogramm.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fördermittelprogramm erstellt; 500 Energieberatungen durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: 25.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_Sparen_09* **Nr. aus 2021**	**Klima-Bildung durch Einbindung von Energieeffizienzverhalten in Schul- und Kinderbücher fördern**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Klima-Bildung fördern	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Das Umweltbewusstsein und Nutzer:innenverhalten wird bereits im Kindesalter geprägt. Durch Muster, die durch Klima-Erziehung erlernt werden, und attraktive, motivierende Vorbilder kann nachhaltig ein sparsamer Umgang mit Energie erreicht werden. Die kommunale Förderung in Form von altersgerechten Lehrmitteln und Medien für Kinder (z. B. über Spiele und Bücher) kann diese Aktivierung in der Kinderpädagogik positiv unterstützen. Beispiel: Hörbuch „Theo träumt – von der Kraft des Windes und der Fantasie“.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_Sparen_10* **Nr. aus 2021**	**Energiesparwettbewerbe für Schulen und Unternehmen initiieren**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig	Wirkungstiefe: hoch	

	Beeinflussbarkeit: indirekt	Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitskampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Ähnlich zum Fahrradwettbewerb Stadtradeln wird über einen festgelegten Zeitraum der Energieverbrauch der Teilnehmenden erfasst. Teilnehmen können Interessierte von Schulen und Unternehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
EB_Sanierung_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive: 25 % Heizenergie einsparen**		
Maßnahmentitel	**Quartiere sanieren**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, Sanierungsrate und Sanierungstiefe – also die Qualität der Wärmeschutz- und technischen Effizienzmaßnahmen – in Lübeck zu steigern. Bis 2030 soll 25 Prozent der Heizenergie im Vergleich zu 2019 eingespart werden. Dazu werden jährlich zwei Quartierskonzepte in Lübeck erstellt und umgesetzt.		
Ausgangslage	Lübeck verfügt über die historische, UNESCO-Welterbe-geschützte Innenstadt, eine Pufferzone um die Welterbe-Zone sowie weitere Quartiere mit altem Gebäudebestand, die oft durch eine Erhaltungssatzung geschützt sind. Außerhalb des Innenstadtbereichs befinden sich viele Quartiere, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden sind. Eine Großzahl der Lübecker Gebäude müssen energetisch saniert werden, um den Klimaschutzvorgaben gerecht zu werden und für den Einsatz erneuerbarer Energien bereit zu sein. Es existieren bereits zwei erstellte energetische Quartierskonzepte, und zwar für Moisling und Marli. Letzteres befindet sich im Sanierungsmanagement, das heißt die Umsetzung ist gestartet.		
Strategie	Innerhalb eines Quartiers werden private, kommerzielle und kommunale Gebäude zusammenhängend betrachtet. Auf diese Weise können neben der Sanierung der Gebäude auch weitere Maßnahmen umgesetzt werden, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zur Klimaanpassung. Aus den Quartierskonzepten können weitere Maßnahmen entwickelt werden wie gläserne Baustellen, Quartiers-Sofortmaßnahmen und Beratungsangebote vor Ort.		
	<u>Stärken</u> zwei Quartierskonzepte erstellt	<u>Chancen</u> Kombination mit erneuerbaren Energien; Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen	
	<u>Schwächen</u> komplexe Sachlage (heterogene Gebäudelandschaft, Besitzverhältnisse etc.)	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Materialmangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Einzubindende Gruppen	4.491 Archäologie und Denkmalpflege; 5.610.3 Altstadt, UNESCO-Welterbe, Stadtteilplanung; 5.610.2 Stadtentwicklung; Stadtwerke Lübeck Energie; Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH		
Zielgruppe	Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Energetische Sanierungen haben ein hohes THG-Einsparpotential durch Einsparen von Endenergie und Nutzen erneuerbarer Energien.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl erstellter energetischer Quartierskonzepte Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus Energetischen Quartierskonzepten		
Zusätzlicher Nutzen	Wertsteigerung des Bauwerks; höhere Aufenthaltsqualität; Verringerung der Energiekosten		
Hinweise & Sonstiges	Ein denkmalgerechter Umgang bei der Sanierung historischer Gebäude ist wichtig, um Gefahren wie den Verlust historischer Bauten, architektonischer Eigenarten oder den Welterbe-Status zu mindern.		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_San_05* **Nr. aus 2021**	**Weitere Sanierungsmanager:innen für das KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ einsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen, umsetzen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Zusätzlich zur externen Beauftragung des Sanierungsmanagements für das Quartier Marli wurde eine interne Stelle neu geschaffen für das Sanierungsmanagement Brolingplatz.		
Beschreibung	Die fertiggestellten energetischen Sanierungskonzepte werden vom Sanierungsmanagement im Quartier umgesetzt. Das Sanierungsmanagement berät Gebäudeeigentümer:innen, Energieversorger:innen und Anwohner:innen, wirbt Fördermittel für das Quartier ein, organisiert die Öffentlichkeitsarbeit und berichtet über den Umsetzungsstand des Konzeptes. Das Sanierungsmanagement wird je nach Quartier von einem externen Büro oder der Hansestadt Lübeck durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Erfolgreich Fördermittel eingeworben; erste Info-Veranstaltung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: KfW432 (85 % Förderung Personal- & Sachkosten)
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_05		
Nr.: *EB_San_04* **Nr. aus 2021:** *2.6*	**Weitere Quartierskonzepte auf Basis des KfW-Förderprogramms „Energetische Stadtsanierung“ erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen, umsetzen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	KfW-Förderprogramm wurde eingestellt. Ein Bericht für die Bürgerschaft zur Fortführung der Quartiersarbeit ist in Vorbereitung. Standorte der Quartiersarbeit sind ausgewählt und sollen im laufenden Jahr beauftragt werden.		
Beschreibung	Basierend auf den Erfahrungen des energetischen Quartierskonzeptes Marli und den Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung werden jährlich mindestens zwei weitere Quartierskonzepte erstellt, die über das Fördermittelprogramm der KfW gefördert werden. Das Quartierskataster dient dabei als Grundlage. Der Fokus liegt auf der Sanierungsrate und der Wärmeversorgung des Quartiers. Zudem wird die Möglichkeit, in diesen Gebieten Nah- oder Fernwärmenetze auszubauen, stets geprüft.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zwei geeignete Quartiere ausgewählt; Quartierskonzepte fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 160.000 Euro (jährliche Eigenmittel 24.000 Euro)	Fördermittel: KfW 432 (85 % Förderung der Sachkosten) möglich
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_03		

Nr.: *EB_San_06* **Nr. aus 2021**	**Sanierungsberatung im Quartieren einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Informationen anbieten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Umgesetzt in Marli und Brolingplatz (je zwei Veranstaltungen umgesetzt oder terminiert). Prozess zur Verstetigung und Umsetzung in weiteren Quartieren ist im Aufbau.		
Beschreibung	Aus anderen Kommunen ist bekannt, dass bei der Sanierung von Wohngebäuden besonders niedrigschwellige Informationsangebote zum Erfolg führen. Ein solches Angebot wird mit der Handwerkskammer, Haus & Grund und lokalen Energieberater:innen und Heizungsbaufirmen erstellt. Die Informationen werden gebündelt und quartiersbezogen auf Veranstaltungen vor Ort vorgestellt. Je nach Quartier erfolgt eine Abstimmung mit Stadtbildpflege und Denkmalpflege.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Erste Info-Veranstaltung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_5		
Nr.: *EB_San_02* **Nr. aus 2021**	**Personal für die Quartierskonzepte einstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Von zwei Personalstellen wurde eine nachbesetzt. Derzeit sind keine weiteren Stellenbesetzungen in Vorbereitung.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft schafft zwei zusätzliche Personalstellen für die Entwicklung von energetischen Quartierskonzepten. Die Quartierskonzepte werden genutzt, um die Erkenntnisse der kommunalen Wärmeplanung vor Ort umzusetzen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Personalstellen ausgeschrieben; Personal eingestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_03		
Nr.: *EB_San_03* **Nr. aus 2021**	**Quartierskataster für die „Energetische Stadtsanierung“ erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kataster	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert

Kommentar Umsetzungsstand	Wird fortgesetzt sobald die erforderlichen hochaufgelöster GIS-Daten aus der Kommunalen Wärmeplanung vorliegen. Eine datenschutzkonforme technische Lösung des Sachverhalts ist in Bearbeitung.		
Beschreibung	Die Klimaleitstelle erstellt eine Quartierskataster der Hansestadt Lübeck, die als strategische Grundlage für die energetische Quartierssanierung dient. Aus dem Kataster kann abgeleitet werden, welche Quartiere sich für das Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ eignen und in welchen Quartieren andere Maßnahmen zu einer höheren Sanierungsrate und -tiefe führen. Die Grunddaten für das Quartierskataster liegen bereits vor und werden durch Datenaufnahme für die kommunale Wärmeplanung ergänzt. In die Quartiersaufteilung fließen unter anderem ein: Baualtersklassen, Sanierungsstände, Wärmenetze, Verkehrsachsen, Eigentumsstruktur, geschützter Gebäudebestand etc.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Quartierskataster fertiggestellt; zwei geeignete Quartiere für energetische Sanierungsskonzepte ausgewählt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_04		
Nr.: *EB_San_01* **Nr. aus 2021**	**Gläserne Baustellen in Lübeck schaffen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Zeigen und informieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	nicht umgesetzt aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, das Projekt Gläserne Baustelle im Rahmen eines Quartierskonzeptes umzusetzen. Eine gläserne Baustelle zeigt den Ablauf von Sanierungen an einem Gebäude direkt vor Ort und bietet so anschauliche Informationen für private Eigentümer:innen und ein Best-Practice-Beispiel in der Entstehung. Das Gebäude muss daher in Bezug auf Baualter, Sanierungsstand und Gebäudetyp repräsentativ für das Quartier oder eine große Anzahl von Gebäuden in Lübeck sein. Der Ablauf sieht wie folgt aus: 1. Im Rahmen eines Quartierskonzeptes sucht die Klimaleitstelle nach einem möglichst unsanierten, möglichst leerstehenden und für das Quartier typischen Gebäude. 2. Sie erwirbt das Gebäude oder schließt einen Vertrag über Sanierung und Übernahme von Sanierungskosten mit dem Gebäudeeigentümer/der Gebäudeeigentümerin ab. 3. Im Rahmen der Quartierssanierung wird ein Sanierungsfahrplan für das Gebäude erstellt. 4. Unter Koordination des eingestellten Sanierungsmanagers /der eingestellten Sanierungsmanagerin und einer Bauherr:innenenvertretung wird das Gebäude nach dem Sanierungsfahrplan saniert. Dies wird sehr genau dokumentiert und mit Veranstaltungen, Vorträgen und Tagen der offenen Tür begleitet. 5. Das Gebäude wird verkauft, vermietet, verpachtet oder an den Gebäudeeigentümer/der Gebäudeeigentümerin nach Vertragsvereinbarung zurückgegeben. Im Idealfall kann das Büro des Sanierungsmanagements in dem Gebäude untergebracht werden. 6. Der Prozess wird evaluiert und bei Erfolg in anderen Quartieren wiederholt.		

	Im Rahmen von Veranstaltungen können interessierte Hauseigentümer:innen aus dem Quartier mit Expert:innen der Fachfirmen in Kontakt treten und sich anhand des Gebäudes zu Sanierungsthemen beraten lassen. Das Projekt Gläserne Baustelle soll im Rahmen des Quartierskonzeptes St. Lorenz Nord/Brolingplatz entwickelt werden. Die Realisierung hängt von den auf dem Markt befindlichen Immobilien ab. Das Projekt wird im Anschluss evaluiert und soll auf weitere Quartiere ausgeweitet werden. Die Ergebnisse von Projekten in der Hansestadt Stade und Freiburg werden als Grundlage genutzt.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
Meilensteine	Erstes Gebäude erworben; öffentliche Sanierung gestartet; Tag der offenen Tür durchgeführt; Gebäude verkauft oder verpachtet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: Folgeantrag nach Immobiliensuche Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_03

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_San_07* **Nr. aus 2021**	**Einen Runden Tisch Quartierssanierung einführen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk bilden	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Ein regelmäßiges Treffen von Mitarbeitenden aus Klimaleitstelle, Stadtplanung, Stadtwerke Energien, Wohnungsunternehmen und Handwerksbetrieben wird eingeführt. Dort stellen sie die Ergebnisse der bisherigen Quartierskonzepte vor, wählen neue Quartiere auf Grundlage des Quartierskatasters aus und koordinieren das Vorgehen in den Quartieren.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie & Klimaagentur		
Meilensteine	Erstes Treffen stattgefunden; regelmäßige Treffen etabliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_San_08* **Nr. aus 2021**	**Serielle Sanierung für Gebäude außerhalb der energetischen Quartierskonzepte starten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept erstellen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Serielle Sanierung bezeichnet ein immer ähnlich ablaufendes Sanieren von Wohngebäuden. Anhand von Gebäudetypen, die überall in Lübeck vorkommen, werden Sanierungsstandards definiert. Diese können zunächst im Rahmen eines energetischen Quartierskonzeptes entwickelt und geprüft werden und sollen dann als Blaupause für andere Gebiete übernommen werden. Dies kann vor allem eine Hilfe für große Wohnungsbaugesellschaften sein, die ähnliche Gebäude in ganz Lübeck verwalten.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie & Klimaagentur		
Meilensteine	Sanierungsstandards entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_09* **Nr. aus 2021**	**Eine Leitlinie für Quartier-Sofortmaßnahmen erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Maßnahmen umsetzen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Auf Grundlage der ersten Quartierskonzepte wird eine Leitlinie mit Sofortmaßnahmen abgeleitet, die auch unabhängig vom Förderprogramm auf andere Quartiere übertragen werden kann.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Sanierungsstandards entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
EB_Sanierung_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive: 25 % Heizenergie einsparen**		
Maßnahmentitel	**Private Gebäude sanieren**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, Sanierungsrate und Sanierungstiefe von privaten Gebäuden in Lübeck zu steigern. Bis zum Jahr 2030 soll 25 Prozent der Heizenergie im Vergleich zu 2019 eingespart werden.		
Ausgangslage	Lübeck verfügt über die historische, UNESCO-Welterbe-geschützte Innenstadt, eine Pufferzone um die Welterbe-Zone sowie weitere Quartiere mit altem Gebäudebestand, die oftmals durch eine Erhaltungssatzung geschützt sind. Außerhalb des Innenstadtbereichs befinden sich viele Quartiere, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden sind. Eine Großzahl der Lübecker Gebäude muss energetisch saniert werden, um den Klimaschutzvorgaben gerecht zu werden und für den Einsatz erneuerbarer Energien bereit zu sein.		
Strategie	Es werden Anreize, Informationen und Förderprogramme für private Hauseigentümer:innen und Wohnungsgesellschaften geschaffen.		
	<u>Stärken</u> Quartierskonzepte entwickeln; Kooperation mit Energieberater:innen und Handwerksfirmen	<u>Chancen</u> Kombination mit erneuerbaren Energien möglich; Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen	
	<u>Schwächen</u> komplexe Sachlage (heterogene Gebäudelandschaft, Besitzverhältnisse etc.)	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Materialmangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege 5.610.3 Stadtbildpflege		
Einzubindende Gruppen	4.491 Archäologie und Denkmalpflege; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.5 Bauaufsicht; Stadtwerke Lübeck Energie		
Zielgruppe	Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Energetische Sanierungen haben ein hohes THG-Einsparpotential durch Einsparung von Endenergie und Nutzung erneuerbarer Energien.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl an Infoveranstaltungen der KLS Heizenergieverbrauch fossil HH & Gewerbe/ Jahr		
Zusätzlicher Nutzen	Wertsteigerung des Bauwerks; höhere Aufenthaltsqualität; geringere Energiekosten		
Hinweise & Sonstiges	Ein denkmalgerechter Umgang bei der Sanierung historischer Gebäude ist wichtig, um Gefahren wie den Verlust historischer Bauten, architektonischer Eigenarten oder den Welterbe-Status zu mindern.		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_San_10* **Nr. aus 2021**	**Kompetenzzentrum Energetische Sanierung (am Denkmal) einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stelle schaffen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Stelle zur Sanierungsberatung am Denkmal zu schaffen: Inhalt sind die Koordinierung von Beratungsangeboten und eine spezielle Beratung zur energetischen Sanierung am Denkmal. Es gibt derzeit ein breites Angebot von Energie- und Sanierungsberatungen von selbstständigen Energieberater:innen, der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein, den Stadtwerke Energien Lübeck und anderen Anbieter:innen. Die Verknüpfung von Fachwissen zu Sanierungen an historischen Gebäuden (mit Denkmalschutz oder mit erhaltungswürdigen Merkmalen) und der energetischen Sanierung ist dabei jedoch oft nicht ausgeprägt. Die Energie- und Klimaagentur agiert als Bindeglied zwischen den Genehmigungsbehörden (Denkmalpflege, Stadtbildpflege, Bauaufsicht) und der Beratung durch Energieberater:innen.		
Verantwortliche/r	3.390.01Klimaleitstelle, 4.491 Denkmalpflege; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Stelle ausgeschrieben; Stelle besetzt; erste Beratung angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_05		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_San_11* **Nr. aus 2021**	**Bauantragsverfahren für energetische Sanierung beschleunigen – Stellen bei der Bauaufsicht aufbauen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Bauanträge im Rahmen der energetischen Sanierung müssen prioritär behandelt werden. Dafür soll die Digitalisierung des Bauantragsverfahren eingesetzt und für Sanierungsanträge Standards entwickelt werden. Zudem ist eine klare Kommunikation erforderlich, wann ein Bauantrag notwendig ist und wann nicht.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Stadtbildpflege (abhängig von neuer LBO 2022)		

Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_12* **Nr. aus 2021**	**GEG-Anforderungen sicherstellen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stelle aufbauen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Stellen aufbauen, um Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und Anforderungen des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG) zu kontrollieren. Die Kontrolle soll von den Ordnungsbehörden durchgeführt werden in Zusammenarbeit mit den Schornsteinfeger:innen.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Stadtbildpflege (abhängig von neuer LBO 2022)		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_13* **Nr. aus 2021**	**Kommunalen Förderfonds für Sanierung am Denkmal und geschützter Bausubstanz einrichten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderfonds einrichten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Energetische Sanierungen an denkmalgeschützten Gebäuden sind finanziell und planerisch aufwendig. Daher ist es sinnvoll, als Kommune Unterstützung zu leisten. Indem ein Förderfonds eingerichtet wird, der gezielt die energetische Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden unterstützt, werden Eigentümer:innen bei diesen Vorhaben finanziell entlastet. Der Fonds kann zusammen mit ansässigen Stiftungen erstellt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur; übergangsweise		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_San_14* **Nr. aus 2021**	**Katalog/Leitfaden für Sanierungsmöglichkeiten nach Gebäudetypologie herausgeben**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Leitfaden entwickeln	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Nicht nur für denkmalgeschützte Gebäude, sondern auch für klassische Wohngebäude sollen Sanierungsleitfäden oder -fahrpläne entwickelt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_15* **Nr. aus 2021**	**Informationsangebote für Sanierung am Denkmal und an geschützter Bausubstanz erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand			
Beschreibung	Zusätzlich zu den Leitfäden für Quartiere mit einer Erhaltungssatzung ist ein Leitfaden für die Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden zu erstellen. Dieser Leitfaden zeigt Hauseigentümer:innen von denkmalgeschützten Gebäuden anhand von Best-Practice-Beispielen, wie sie ihre Gebäude energetisch sanieren können. Außerdem erfahren sie hier von gesetzlichen Vorgaben und Förderrichtlinien.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
EB_Sanierung_3	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive (25 % Heizenergie einsparen)**		
Maßnahmentitel	**Energetischen Sanierungsstandard kommunaler Gebäude festlegen**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, Vorgaben in Form von Standards und Leitlinien zu schaffen. Zudem sollen die Sanierungsrate am kommunalen Gebäudebestand sowie die Sanierungstiefe gesteigert werden.		
Ausgangslage	Der Großteil der Liegenschaften der Hansestadt Lübeck besteht aus Bestandsbauten. Nur sehr wenige wurden mit entsprechend hohen Energiestandards errichtet. Der Anlass für Gebäudesanierungen in der Hansestadt Lübeck ist oftmals eine dringend notwendig, um (verkehrs)sicherheitseinschränkende Mängel zu beheben, geänderte Nutzer:innenwünsche oder Sanierungsbedarfe bei haustechnischen Anlagen zu berücksichtigen. Häufig erfolgt in diesem Zusammenhang auch eine weitergehende energetische Sanierung. Die derzeitige Sanierungsrate des kommunalen Gebäudebestandes wird in der Hansestadt Lübeck auf etwa 1 Prozent pro Jahr geschätzt. An vielen Gebäuden ist auf absehbare Zeit keine Grundsanierung vorgesehen. Hier ist es hinsichtlich des vorgezeichneten Minderungspfades zusätzlich notwendig, energetisch wirksame Baumaßnahmen zu identifizieren und durchzuführen, um die THG-Emissionen nachhaltig und zielgerichtet zu reduzieren.		

Strategie	Eine ganzheitliche energetische Betrachtung (Hochbau + Haustechnik + Energieversorgung) ist jedoch nicht in jedem Projekt durch entsprechende Vorgaben sichergestellt. Hier sollen neu zu entwickelnde, innerstädtische Planungsstandards und Leitlinien dazu beitragen, die Energieverbräuche und THG-Emissionen deutlich zu reduzieren.
	
	Mit dieser Maßnahme sollen energetische Vorgaben für anstehende Sanierungen im Gebäudebestand erarbeitet werden. Neben technischen Leitlinien sind auch Grundlagen für eine möglichst standardisierte Abfrage zu entwickeln: Sie betreffen Ausführungsvarianten für den Bestand mit und ohne Denkmalschutzanforderungen. Diese sollen als Entscheidungsgrundlage für eine zielorientierte Projektausführung dienen und dabei noch zu definierende Wirtschaftlichkeits- und Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigen.
	
	Die Maßnahmen beinhalten unter anderem folgende Teilmaßnahmen:
	- Verbessern der Datentransparenz hinsichtlich Sanierungsstand/Sanierungsbedarf/Sanierungspfad
	- Initialisieren/Einbinden externer Energie- und Fördermittelberatung zum Projektbeginn (Meilenstein Projektablauf)
	- Entwickeln eines kommunalen, energetischen Sanierungsstandards
	  ○ Effizienzstandard (Dämmung/Primärenergiebedarf/…)
	  ○ Energieversorgungsoptionen/Vorgaben zur Einbindung und Nutzung von erneuerbarer Energien
	  ○ Standards für eine nutzungs- und bedarfsgerechte technische Gebäudeausrüstung TGA
	  ○ Einbringen/Bewerten von Nachhaltigkeitskriterien für die einzusetzenden Baumaterialien als Entscheidungsgrundlage (Energie- und Ressourceneffizienz/graue Energie, Recycling)
	
	Wesentliche Faktoren zur Minderung der Treibhausgase sind die folgenden:
	- Festlegung von energetischen Sanierungsstandards
	- Berücksichtigung im Planungsprozess		

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">- Bewertung von Sanierungsprojekten anhand von Nachhaltigkeitskriterien
- Verbesserung der Datentransparenz</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
vorhandenes Energiemanagement</td><td><u>Chancen</u>
Ausbau der erneuerbaren Energien</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
personeller Aufwand;
hohe Kosten bei Sanierung,
keine umfassend vorhandene Datenbasis</td><td><u>Risiken</u>
Personalmangel;
Materialmangel/Verteuerung</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="2">5.651 Gebäudemanagement</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="2">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.5 Bauaufsicht; Stadtwerke Lübeck Energie</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="2">Stadtverwaltung, insbesondere GMHL, Nutzer:innen, Politik</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="2">Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Auch wenn der städtische Gebäudebestand nur 2 Prozent der Treibhausgasemissionen Lübecks verursacht, hat die Stadt eine Vorbildfunktion. Sie sollte aufzeigen, wie Lösungen auch für private Haushalte und Unternehmen aussehen können. Energetische Sanierungen bieten ein hohes THG-Einsparpotential durch das Einsparen von Endenergie und der Möglichkeit zur Nutzung erneuerbarer Energien.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="2">Anzahl Sanierungsfahrpläne /sanierte Gebäude Stadtverwaltung
Heizenergieverbrauch fossil Stadtverwaltung/ Jahr</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="2">Wertsteigerung des Bauwerks;
höhere Aufenthaltsqualität;
transparente Darstellung des Gebäudezustands und notwendiger Maßnahmen;
Haushaltsplanung optimieren;
Energiekosten verringern</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="2">In Kombination mit auskömmlichen (mineralischen), recycelten und nachwachsenden Rohstoffen ist eine Reduktion der grauen Emissionen und des Ressourcenverbrauchs möglich.</td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_San_19* **Nr. aus 2021:** *4.1*	**GMHL-Gebäudedatenbasis verbessern – Sanierungsfahrpläne aufstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Datengrundlage schaffen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktuell wurden 15 Sanierungsfahrpläne für primär geplante Sanierungsprojekte erstellt. Die Implementierung eines Energiedatenmanagementsystems befindet sich in der konkreten Projektentwicklung und wird in mehreren geplanten Prozessschritten kurzfristig beauftragt und umgesetzt		
Beschreibung	Diese Aktivität unterteilt sich in folgende Schritte: - Datenbasis beim GMHL kontinuierlich verbessern und erweitern. Diese dient als Grundlage für die zu erstellenden energetischen Sanierungsfahrpläne für das städtische Gebäudeportfolio und um eine Priorisierung vornehmen zu können; - Datentransparenz herstellen hinsichtlich Sanierungsstand bzw. Modernisierungsgrad, Sanierungsbedarf und Status des Sanierungspfades; - fortlaufende Potentialermittlung; - Ausschreibung und Vergabe von geförderten energetischen Sanierungsfahrplänen (bedarfsgerechte, projektorientierte Beauftragung über Team 11.1 Gebäudebewertung und Team 12/13 Projektleiter)		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Erste 10 Sanierungsfahrpläne ausgeschrieben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: teilweise möglich (80 %)
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *EB_San_16* **Nr. aus 2021**	**Sanierungsstandard für kommunale Gebäude erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		

Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, einen energetischen Standard für die nachhaltige Planung und Umsetzung von Sanierungsprojekten zu erarbeiten. Der energetische Standard beinhaltet: - Leitlinie für Effizienzstandard (Wärmeverlust, Primärenergiebedarf …) - Leitlinie für nachhaltige und effiziente Energieversorgungskonzepte/Vorgabe von Kriterien für die mögliche Nutzung erneuerbarer Energien und rationelle Energienutzung - Leitlinie für eine nutzungs- und bedarfsgerechte technische Gebäudeausrüstung - Prozessentwicklung und Grundlagenerarbeitung zum methodischen Bewerten von Nachhaltigkeitskriterien im Projektablauf, mit Themenbehandlung wie: ○ Kreislaufwirtschaft ○ graue Energie ○ regionale Wertschöpfung Die energetischen Standards sollen teamübergreifend innerhalb des GMHL erarbeitet werden, unterstützt von externen Berater:innen, die auch die weitere Umsetzung begleiten. Um alle relevanten Themenfelder für die zu entwickelnden Standards abzudecken, werden diese in einem GMHL-internen Workshop gesammelt, eventuell unter Einbezug externer Expert:innen. Auf Basis des Workshops und der oben bereits genannten Vorschläge wird ein Anforderungskatalog erstellt, in dem die Themenfelder und erste Zielvorstellungen festgelegt werden.	
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement	
Meilensteine	Arbeitsgruppe einberufen; externe Dienstleistungen ausgeschrieben und beauftragt; Anforderungskatalog erstellt; Standard fertiggestellt; Standard beschlossen	
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: ca. 30.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_16/ 17/ 18	
Nr.: *EB_San_17* **Nr. aus 2021**	**Freie Personalkapazitäten für die teamübergreifende Entwicklung des Standards in Projektform schaffen**	
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen	
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Personalressource schaffen	Fördern
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung ☐ Zurückgestellt	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet ☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**
		☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt ☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, eine teamübergreifende Arbeitsgruppe zu bilden – sie soll den Sanierungsstandard erarbeiten. Außerdem muss eine halbe Stelle für das Gebäudemanagement bereitgestellt werden. Das Entwickeln von Leitlinien wird Mitarbeiter:innen übertragen, die teamübergreifend und/oder unterstützt von externen Berater:innen arbeiten – das Format wird als Projekt zugeordnet. Um den Sanierungsstandard gemeinsam zu entwickeln und zu koordinieren und die Umsetzung erfolgreich zu begleiten, wird eine zusätzliche halbe Stelle innerhalb des GMHL geschaffen oder bereitgestellt. Diese wird aus Eigenmitteln des GMHL finanziert.	
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement	
Meilensteine	Stellenplan angepasst; Stelle geschaffen; Stelle besetzt; Mitarbeitende eingearbeitet	

Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_11, EB_San_15		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_San_18* **Nr. aus 2021**	**Externe Energieberatung zum Planungsbeginn von Sanierungsprojekten einbinden**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ **Nicht definiert**
Kommentar Umsetzungsstand	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957_01-04-01: Es wird ausgeschlossen, dass eigene Lübecker Standards weiterentwickelt werden.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, bei jedem geplanten Grundsanierungsvorhaben eine Energieberatung zum Planungsbeginn einzubinden. Hierfür ist ein Auftragsstandard für Energieberatungsleistungen zu entwickeln: beispielsweise für eine projektbegleitende Effizienzberatung, die Entwicklung eines Energiekonzeptes mit Variantenbetrachtungen oder für die Erstellung von energetischen Sanierungsfahrplänen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Auftragsstandard entwickelt; erste Energieberatung beauftragt; als Standard etabliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: ca. 15.000 – 20.000 Euro pro Projekt	Fördermittel: teilweise möglich (80 %)
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Neubau_1</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Klimaschutz in das Bebauungsplanverfahren einbinden</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel dieser Maßnahme ist, die Treibhausgasemissionen für den Bau und Betrieb von Neubaugebieten drastisch zu reduzieren.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Es existiert weiterer Bedarf an zusätzlichen Wohn- und Gewerbeflächen, dem mittels neuer Bebauungspläne und städtebaulicher Projekte – vorzugsweise im Innenbereich – begegnet werden kann.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Es soll ein Bebauungsplan als Satzung beschlossen werden: In ihm können und sollen über festgesetzte verbindliche Regelungen klimarelevante Zielsetzungen gesichert werden, beispielsweise in einem entsprechenden Energiekonzept. Ein wesentliches Instrument zur Sicherung klimarelevanter Zielsetzungen ist darüber hinaus die Möglichkeit, einen städtebaulichen Vertrag gemäß §11 BauGB abzuschließen.

Die durch einen Bebauungsplan und/oder städtebaulichen Vertrag ermöglichten Handlungsspielräume sind weit gefächert und betreffen z. B. Regelungsinhalte über Materialwahl, Energieversorgung, Mobilitätsverhalten sowie den Energiebedarf von Gebäuden.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
bereits implementierte Energiekonzepte;
Vorzeigeprojekt Lauerhofer Feld</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen möglich;
Kombination mit nachhaltiger Mobilität</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
hoher Druck auf dem Wohnungsmarkt;
Gewerbeflächenbedarf</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Materialknappheit;
Baukostenentwicklung</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte;</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Untere Naturschutzbehörde; 3.390.3 Untere Wasserschutzbehörde; 3.390.3 Untere Bodenschutzbehörde; 5.610.5 Bauaufsicht</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Verwaltung, Investor:innen, Bauherr:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Strom- und Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel muss sein, die Emissionen für den Betrieb von Neubauten treibhausgasneutral zu gestalten. Die sogenannten grauen Emissionen machen statistisch bei einem Neubau (KfW 55) etwa 50 Prozent des Energieverbrauchs im Lebenszyklus aus. Sie müssen unter anderem durch eine nachhaltige Materialauswahl reduziert werden. Grundsätzlich gilt, im Sinne des Ziels einer Treibhausgasneutralität, möglichst im Bestand zu agieren und hier Sanierungen einem Abriss vorzuziehen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Zuwachs an Solardächern
Anzahl umgesetzter Energiekonzepte</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Unabhängigkeit vom schwankenden Gasmarkt für Wärmeversorgung;
Verbesserung der Baubiologie;
Bewusstseinsbildung</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_NB_01* **Nr. aus 2021**	**Solarpflicht für Wohngebäude in zukünftigen Baugebieten festsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standard festlegen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Durch Novellierung des EWKG SH gilt eine PV-Pflicht für alle neuen Wohngebäude. Eine Kombination aus PV und Solarthermie ist zulässig. Festsetzungen in bisherigen B-Plänen erfolgt, künftig nicht erforderlich.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Solarpflicht für Wohngebäude in zukünftigen Baugebieten. Im Einfamilienhaussegment (das betrifft freistehendes Einfamilienhaus, Doppelhaus, Reihenhaus) ist mit Solaranlagen mindestens der Eigenbedarf an Strom zu decken. Ergänzend bzw. in Kombination dazu können Solarthermie-Module für die Wärmegewinnung installiert werden. Im Geschosswohnungsbau sind die für Solaranlagen geeigneten Dachflächen vollständig mit Solaranlagen zu versehen. Im Einzelfall kann von einer vollständigen Belegung der Dachflächen abgesehen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Eigenbedarf an Strom gedeckt wird. Auch hier können ergänzend oder in Kombination dazu Solarthermie-Module für die Wärmegewinnung installiert werden. Die Solarpflicht wird in das Anforderungsprofil für die zu erarbeitenden Energiekonzepte und städtebaulichen Verträge übernommen.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Verpflichtung beschlossen; in städtebaulichen Verträgen verankert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_03		

Nr.: *EB_NB_03* **Nr. aus 2021**	**Projektarbeitsgruppe klimafreundliches Bauen einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Intern zusammenarbeiten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Es gibt keine separate Arbeitsgruppe: Dieses breitgefächerte Themenfeld wird verstärkt in die existierenden Gesprächsrunden eingebracht.		
Beschreibung	Die Projektarbeitsgruppe, bestehend aus Stadtplanung und Bauordnung sowie Klimaleitstelle, kommt zusammen, um Maßnahmenkataloge und Satzungen in ein ganzheitliches Konzept einzuarbeiten. Die Projektarbeitsgruppe arbeitet Standards und Konzepte aus.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Standards formuliert; Satzung aufgestellt; Konzept vorgelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_02		
Nr.: *EB_NB_04* **Nr. aus 2021:** *2.3*	**Energiekonzepte im Rahmen von Bebauungsplanverfahren erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Anforderungen an die Energiekonzepte werden gemäß Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung weiterentwickelt.		
Beschreibung	Energiekonzepte mit strengen Anforderungen an den Klimaschutz – insbesondere durch eine umweltbewusste Wärmeversorgung – ermöglichen die Annäherung an nahezu klimaneutrale Gebäude in Neubaugebieten. Deshalb werden Energiekonzepte zum Standard im Bebauungsplanverfahren. In begründeten Einzelfällen kann von der Erstellung eines Energiekonzeptes abgesehen werden: Wenn es effizienter oder zielführender ist, direkt hohe Mindeststandards an die Gebäude und Energieversorgung festzusetzen bzw. über städtebaulichen Vertrag zu sichern.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_02		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *EB_NB_02* **Nr. aus 2021**	**Material-Standard erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standard entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt Stadtplanung und Bauordnung mit der Entwicklung eines Materialstandards für Neubauten sowie für private und öffentliche Erschließungsanlagen. Im Neubau von Gebäuden sowie Erschließungsanlagen entstehen sogenannte graue Emissionen, unter anderem durch den Einsatz von Materialien, die energieintensiv hergestellt werden. Um die Verwendung dieser Materialien zu vermeiden, wird eine Ausschlussliste für energieintensive Baumaterialien entwickelt. Ergänzend dazu wird ein Katalog mit Materialbeschreibungen für positiv bewertete Materialien erstellt. Die Ausarbeitungen erfolgen durch ein externes Büro.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Auftrag eines Büros ausgeschrieben und vergeben; Standard erarbeitet; Standard beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_03		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_NB_05* **Nr. aus 2021:** *2.5*	**Klimaschutz-Anforderungen als Lübeck-Standard für städtebauliche Verträge/Kaufverträge entwickeln**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	
Instrument	Standard entwickeln	Standard	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ **Nicht definiert**
Kommentar Umsetzungsstand	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957_01-04-01: Es wird ausgeschlossen, dass eigene Lübecker Standards weiterentwickelt werden.		
Beschreibung	In Verträgen zu Bebauungsplanverfahren werden Anforderungen für klimaschutzorientiertes Bauen formuliert. Bei der Veräußerung von städtischen Grundstücken sind die Kaufverträge so auszuformulieren, dass Erwerber:innen zu einer weitgehend klimaneutrale Bebauung verpflichtet sind.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		

Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_02		

Nummer	**Thema**		
EB_Neubau_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes

Stellschraube	**Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben**	
Maßnahmentitel	**Flächenverbrauch reduzieren**	
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, den (zusätzlichen) Flächenverbrauch für Neubaugebiete im Außenbereich auf ein Minimum zu reduzieren, besser noch darauf zu verzichten und stattdessen die doppelte Innenentwicklung zu voranzutreiben.	
Ausgangslage	Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen, womit ein Nutzungsdruck auf Flächen im Außenbereich einhergeht.	
Strategie	Die doppelte Innenentwicklung ist zu forcieren. Hierzu ist ein Flächenmanagement einzuführen.	
	<u>Stärken</u> Landesprojekt Flächenmanagement	<u>Chancen</u> Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen möglich; Kombination mit nachhaltiger Mobilität
	<u>Schwächen</u> hoher Druck auf dem Wohnungsmarkt; Gewerbeflächenbedarf	<u>Risiken</u> kein gesellschaftlicher Wandel bezüglich Größe der Wohnfläche
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte	
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Technische Hochschule Lübeck	
Zielgruppe	Verwaltung/Politik	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Mit dem Verzicht bzw. einer auf ein Minimum reduzierten Flächenentwicklung im Außenbereich kann ein Beitrag zur Treibhausgasneutralität geleistet werden. Mit einer doppelten Innenentwicklung wird beispielsweise eine weitere Flächenversiegelung vermindert und der zusätzliche Bau von Erschließungsstraßen vermieden sowie Fahrwege verkürzt.	
Erfolgsindikatoren		
Zusätzlicher Nutzen	Unversiegelte Flächen positiv für Umweltschutz und Klimaanpassung (z. B. Sicherung der Artenvielfalt, Biotopverbunde, Frischluftschneisen, neu entstehende Frischluftgebiete)	
Hinweise & Sonstiges		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_NB_06* **Nr. aus 2021**	**Grundsatzbeschluss flächensparendes Bauen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Grundsatz beschließen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Flächensparendes Bauen wird in B-Planverfahren regelmäßig umgesetzt. Mehrfachnutzung von Flächen werden festgesetzt (z.B. Grünfläche/Geothermie oder Grünfläche/ Starkregenvorsorge)		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt „Flächensparendes Bauen“ als Grundsatz für die städtebauliche Entwicklung Lübecks. Ziel ist es, eine effektive Ausnutzung von Baugrundstücken zu befördern. Dabei soll insbesondere eine ökologisch und sozial angemessene Nachverdichtung bereits bebauter Grundstücke unterstützt werden, um die Inanspruchnahme neuer Grün- und Freiflächen für eine bauliche Nutzung und neue Versiegelungen zu minimieren. Eine Mehrfachnutzung und höhere bauliche Ausnutzung von Grundstücken soll dort befördert werden, wo dies der Verbesserung des städtebaulichen Gefüges dient, stadtklimatisch und sozial verträglich ist und keine Nutzungskonflikte zu erwarten sind. In geeigneten Fällen soll eine städtebaulich adäquate Grundstücksnutzung und ökologisch und sozial angemessene Nachverdichtung über verbindliche Bauleitplanung herbeigeführt werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Nachverdichtungskonzept erstellt; erstes Beispielprojekt fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_07		
Nr.: *EB_NB_07* **Nr. aus 2021**	**Nachverdichtungskonzept (Kataster) erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Flächenpotentialkataster wird erarbeitet.		
Beschreibung	Das Nachverdichtungskonzept soll für das Stadtgebiet aufzeigen, in welchen Bereichen Potentiale zur Nachverdichtung bestehen, z.B. durch eine Zweite-Reihe-Bebauung, Blockinnenverdichtung, flächenhafte Erweiterung von Baukörpern, Aufstockung bestehender Gebäude, Schließung bestehender Baulücken und die Nutzung bisher untergenutzter bzw. brachliegender Flächen. Das Konzept dient als Nachweis der noch vorhanden Innenentwicklungspotenziale ggü.		

	der Politik und Landesplanung und wird rechnerisch bei der Wohnbauflächenbilanzierung zum FNP berücksichtigt. Entsprechend der Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP) werden u. a. alle ungenutzten Wohnbaugrundstücke nach § 30, 33, 34 BauGB sowie Reserveflächen des FNP erfasst. Die Flächen werden hinsichtlich ihrer Realisierungspriorität kategorisiert.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Kataster erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_08		
Nr.: *EB_NB_08* **Nr. aus 2021**	**Eine Stelle für Flächenmanagement schaffen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kataster aufbauen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Personalstelle Flächenmanagement wurde geschaffen.		
Beschreibung	Für den Aufbau des Flächenmanagement-Katasters wird eine Stelle geschaffen. Hierfür wird auf die Konnexitätszahlung des Landes zurückgegriffen. Die Stadtplanung schreibt auf Grundlage der Förderrichtlinie „Netzwerk Flächenmanagement“ des Landes die Personalstelle eines kommunalen Flächenmanagers für die Hansestadt Lübeck aus. Aufgabenbereiche des Flächenmanagers sind z.B. die Ermittlung und gezielte Aktivierung weiterer Innenentwicklungspotenziale, die Erarbeitung eines Nachverdichtungskatasters und/oder Innenentwicklungskonzepten sowie die Entwicklung von Strategien zur Umsetzung. Darüber hinaus soll der Flächenmanager als Ansprechpartner innerhalb der Verwaltung sowie für Grundstückseigentümer, Initiativen und Unternehmen fungieren. Das Land S-H fordert zudem eine Zusammenarbeit mit den Flächenmanagern anderer Kreise im Land zum Aufbau eines landesweiten Netzwerks Flächenmanagement und eines landesweiten Flächen-Monitorings.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Kataster erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_07		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_NB_09* **Nr. aus 2021**	**Kooperation zu flächensparendem Bauen mit TH aufsetzen**	
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung	
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Kooperieren	Fördern

Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es wird eine Kooperation zum Thema flächensparendes Bauen mit der TH Lübeck aufgebaut, um Pilotprojekte wissenschaftlich zu begleiten, das Flächenmanagement zu unterstützen und Strategien zu entwickeln.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_NB_10* **Nr. aus 2021**	**Kampagne und Plattform Wohnungstausch starten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Klimaleitstelle erstellt und betreibt eine Wohnungstauschplattform und bewirbt den Wohnungstausch mithilfe einer Kampagne. Häufig bewohnen Menschen nach dem Auszug der Kinder große Wohnungen und Häuser, die den eigenen Bedarf an Wohnraum übersteigen. Hohe Nebenkosten (besonders für das Heizen) können dabei belasten. Gleichzeitig haben junge Familien den Bedarf an größerem Wohnraum. Damit dieser Bedarf nicht nur über den Neubau gedeckt wird, ist das Ziel der Wohnungstauschbörse, diese Gruppen zusammenzubringen. Die Energie- und Klimaagentur begleitet das Einrichten der Wohnungstauschbörse mithilfe einer Kampagne und zahlt einen Tauschbonus bei erfolgreicher Vermittlung. Die Freiburger Wohnungstauschbörse dient als Modellprojekt mit Vorbildcharakter.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Neubau_3</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Energetischen Standard Neubau für kommunale Gebäude (inkl. Anbauten an Bestand) definieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Die Stadt setzt sich in Bezug auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit das Ziel, besser als der gesetzliche Standard zu bauen. Hierfür soll ein „Energetischer Standard Neubau“ erarbeitet werden, der den gesetzlichen Standard zur Basis hat und durch weitere Effizienzanforderungen ergänzt. Ziel ist, einen Leitfaden zu entwickeln, der den Standard für den Neubau als Rahmen vorgibt.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die Bundesregierung beschließt seit Jahrzehnten kontinuierlich strengere Energiestandards für Neubauten. Dadurch entwickeln sich neue Technologien und Märkte, welche Schritt für Schritt fossile und energieintensive Technologien ersetzen. Auch für die kommenden Jahre wird es neue Energiestandards geben. Ab ca. 2025 soll der Effizienzhaus-40-Standard als gesetzliche Vorgabe gelten. Das bedeutet, dass Neubauten 40 Prozent des Primärenergiebedarfs eines vergleichbaren Referenzgebäudes verbrauchen dürfen. Der Energiebedarf soll dabei zu 65 Prozent aus regenerativen Quellen gedeckt werden. Beide Anforderungen sind bereits ambitionierte Ziele, die durch weitere regionale Anforderungen ergänzt werden. Bisher lag der Fokus auf dem Energieverbrauch bei der Nutzung. Der energetische Standard soll zukünftig einen Beitrag dazu leisten, dass die graue Energie, die im Material selbst gebunden ist bzw. durch dessen Gewinnung verbraucht wurde, mehr berücksichtigt wird. Diese macht teilweise mehr als 50 Prozent des Energiebedarfes über den Lebenszyklus eines herkömmlichen Gebäudes aus und steigt mit energieeffizienten Gebäuden stetig an.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Der Energetische Standard Neubau orientiert sich an einem kurz- bis mittelfristig weiterzuentwickelnden gesetzlichen Energiestandard. Dieser wird um die Reduktion der grauen Energie erweitert und zusätzlich durch regional geeignete Anforderungen ergänzt. Dabei werden Themen wie Kreislaufwirtschaft, Biodiversität, Klimaanpassung, regionale Wertschöpfung und Elektromobilität integriert.

Die konkreten Anforderungen sollen über einzelne Parameter einfach zu bestimmen sein und sich an einem Referenzgebäude orientieren. Die Ermittlung der Parameter und anzusetzenden Werte ist Aufgabe dieser Maßnahme. Anzustreben ist es, möglichst vorhandene und allgemein anerkannte Referenzgebäude zu verwenden.

Abweichungen von den Vorgaben aus dem Standard sind von den zuständig Planenden und/oder Projektleiter:in der Hansestadt zu begründen und im Zuge der Entwurfsunterlagen eines Bauprojekts vor Projektfreigabe einer prüfenden Instanz vorzustellen. Hierzu soll es ein Arbeitsblatt geben, das eine einfache Prüfung auch für Außenstehende ermöglicht. Wie diese Prüfinstanz gebildet wird, ist ebenfalls Teil dieser Maßnahme, z. B. in GMHL, Bauordnung, Bauausschuss oder einem eigenen Gremium.

Bereits erkannte, regionale Anforderungen werden hier benannt und sollen erweitert sowie konkretisiert werden.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Leitfaden für Weitergabe auch an Planungsbeteiligte</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
hoher Einfluss auf CO_2-Bilanz;
Stärkung regionaler Wirtschaft</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
zusätzliche interne Prozesse behindern Projektablauf;</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
komplexere Verfahren;
Mehraufwand im Projektablauf</td></tr>
</table>

	Vergabeverfahren müssen an Nachhaltigkeitskriterien angepasst werden	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.651 Gebäudemanagement	
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.5 Bauaufsicht; Fachplanende aus den Bereichen Architektur; Technische Gebäudeausrüstung (TGA); Bauökologie und Energieberatung; Stadtwerke Lübeck Energie	
Zielgruppe	Stadtverwaltung, insbesondere 5.651 Gebäudemanagement	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Maßnahme selbst wird zunächst keine Auswirkung auf die CO_2-Bilanz haben. Dies folgt erst, nachdem ein Standard erstellt und innerhalb des GMHL umgesetzt ist. Der Gebäudebereich ist mit ca. 30 Prozent maßgeblich für den CO_2-Ausstoß verantwortlich. Die Neubaurate von öffentlichen Gebäuden ist gering. Umso wichtiger ist deren Vorbildwirkung.	
Erfolgsindikatoren		
Zusätzlicher Nutzen	Jede Baumaßnahme stellt einen Eingriff in unsere natürliche Lebensgrundlage dar. Durch die zusätzlichen Anforderungen wird dieser Eingriff deutlich reduziert und langfristig Alternativen entwickelt. Der Standard und die sich über die Jahre ergebenden Erkenntnisse können von anderen Akteur:innen genutzt werden.	
Hinweise & Sonstiges	Alternativ können externe Dienstleistungen durch Zertifizierungsstellen genutzt werden, z.B. des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen (BNB) oder der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) sein.	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *EB_NB_11* **Nr. aus 2021**	**Lübecker Neubaustandard entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, einen Neubaustandard für alle kommunalen Neubauten zu erstellen. Dieser Standard besteht aus mehreren Bausteinen und deckt eine Vielzahl verschiedener Themenfelder ab. Zu den Themenfeldern gehören u.a.: - Effizienzhausstandard (Dämmung zur Senkung des Primärenergiebedarfs) - Kreislaufwirtschaft - Biodiversität - Klimaanpassung - regionale Wertschöpfung - Elektromobilität - Nutzung regenerativer Energien - Reduzierung grauer Energie - Datentransfer und Kommunikation Um alle relevanten Themenfelder abzudecken, werden diese in einem GMHL-internen Workshop, eventuell unter Einbezug externer Expert:innen, gesammelt. Diese bereitet das GMHL im Nachgang zu einem ersten Entwurf als Anforderungskatalog auf. In ihm sind die Themenfelder und erste Zielvorstellungen festgelegt.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Workshop durchgeführt; Ausschreibung vorbereitet; Anforderungskatalog entworfen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 2.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_NB_12* **Nr. aus 2021**	**Personalkapazitäten für die Entwicklung des Lübecker Neubaustandards schaffen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kapazitäten schaffen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**

	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, eine teamübergreifende Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Neubaustandards einzuberufen und eine halbe Stelle für das Gebäudemanagement zu schaffen. Für die erfolgreiche Projektentwicklung, Projektkoordination und Umsetzungsbegleitung wird eine zusätzliche halbe Stelle innerhalb des GMHL geschaffen oder bereitgestellt. Diese wird aus Eigenmitteln des GMHL finanziert. In Verbindung mit der Maßnahme EB_Sanierung_3 *(Erarbeitung eines Sanierungsstandards für kommunale Gebäude)* wird insgesamt eine Stelle im Sinne einer ganzheitlichen Projektkoordination erforderlich.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Stellenplan angepasst; Stelle geschaffen; Stelle besetzt; Mitarbeiter:in eingearbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen : 0,5	Sachkosten: Eigenmittel vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Sanierung_03		
Nr.: *EB_NB_13* **Nr. aus 2021**	**Lübecker Neubaustandard erstellen, Angebote an geeignete Dienstleister:innen vergeben**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Dienstleister:in einbinden	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Anforderungskatalog vom GMHL muss in einen konkreten Standard übertragen werden. Da die Themenfelder insgesamt sehr komplex sind und von vielen rechtlichen und anderen Entwicklungsfaktoren abhängen, wird das Erstellen eines ersten Entwurfs für den Neubaustandard an externe Dienstleister:innen vergeben. Der Entwurf des Standards wird allen betroffenen Akteur:innen vorgelegt. Diese sollen vor allem Anregungen und konstruktive Hinweise in Bezug auf die Praktikabilität und zur konkreten Umsetzung liefern. Die Rückmeldungen werden von den externen Verantwortlichen in enger Absprache mit den internen Verantwortlichen des GMHL im finalen Neubaustandard miteinbezogen. Sie erstellen eine Beschlussvorlage, die Ende 2023 dem Senat vorgelegt wird. Anschließend wird der entwickelte Standard öffentlichkeitswirksam vorgestellt, um Bürger:innen zu informieren und Mitarbeitende der Stadt zur Umsetzung des Standards zu sensibilisieren.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Anforderungskatalog erstellt; Vergabe durchgeführt; Entwurf verfasst; finale Fassung erarbeitet; Standard vorgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 12.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Nr.: *EB_NB_14* **Nr. aus 2021**	**Kontrollinstanz für Neubauvorhaben benennen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kontrolle einführen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Um den Neubaustandard tatsächlich umzusetzen und zu verstetigen, ist eine Kontrollinstanz (intern oder extern) zu benennen, die alle Neubauvorhaben auf dessen Einhaltung prüft und beratend zur Seite steht. Der Standard muss hierfür bereits festlegen, wann und wie die Kontrollinstanz eingebunden wird.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Kontrollinstanz benannt; erste Prüfung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstelle: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		
Nr.: *EB_NB_15* **Nr. aus 2021**	**Pilotobjekt (Neubau oder Anbau) umsetzen und Evaluierung durchführen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt starten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Pilotobjekt umsetzen: Die gefundenen Vorgaben sollen anhand eines Pilotprojektes angewandt werden. Dazu eignet sich eine Schule als der häufigste Gebäudetyp einer Kommune, auf jeden Fall sollte es als Referenz für folgende Projekte geeignet sein. Für die Umsetzung ist ein besonderer Betreuungsbedarf notwendig. Das Pilotprojekt wird also hinsichtlich des Neubaustandards dokumentiert, die praktischen Schritte hinsichtlich der tatsächlichen Umsetzungsmöglichkeiten geprüft. Es muss noch geklärt werden, wie die Vorgaben durchgesetzt werden, wenn diese keinen rechtlich verbindlichen Charakter aufweisen, sondern lediglich als Aufgabenstellung innerhalb der Stadt gelten. Vorteilhaft wäre ein Projekt, das Ende 2023 startet. Evaluierung: Die erste Evaluierung wird wahrscheinlich ohne bereits umgesetzte Bauvorhaben auskommen müssen. Dabei kann aber auf die Erfahrung aus den ersten Leistungsphasen zurückgegriffen werden. Hierbei wird das Erstprojekt eine besondere Aufmerksamkeit erhalten.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Planung nach Bestandsaufnahme abgestimmt; Kriterien für Evaluierung entworfen und abgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstelle: zu klären	Sachkosten: Eigenmittel GMHL vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Nummer	**Thema**		
EB_Wärme_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wärmenetze massiv ausbauen – angeschlossene Haushalte verdoppeln**		
Maßnahmentitel	**Anschlussraten an Wärmenetze erhöhen & Anreize schaffen**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, die Anschlussrate von Haushalten und Betrieben an den bereits bestehenden Wärmenetzen sowie den neu geplanten Wärmenetzen zu verdoppeln.		
Ausgangslage	Die mehrheitlich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindliche Stadtwerke Lübeck Energie GmbH besitzt Fernwärme-Inselnetz-Systeme, die im Rahmen der Wärmewende ausgebaut werden sollen. Derzeit gibt es im Gebiet der Hansestadt Lübeck keine Fernwärmesatzung, die den Anschluss an die Fernwärme sowie Nutzungsrecht und -zwang regelt. Es sind derzeit rund 22.000 Abnahmestellen (Haushalte) an die Fernwärme angeschlossen.		
Strategie	Der Ausbau der Fern- und Nahwärmenetze ist eine Schlüsselaufgabe für das Erreichen der Wärmewende. Durch die Umstellung eines Wärmenetzes auf erneuerbare Energien wird die Wärmeversorgung für eine Großzahl von Gebäuden klimaneutral gestaltet. Das Umstellen einzelner Haushalte mit separaten Heizeinheiten ist deutlich komplexer. Damit der Ausbau und die Verdichtung von Wärmenetzen erfolgreich sein kann und sich mehr Haushalte anschließen, müssen Anreize geschaffen werden. Es gibt für Städte und Gemeinden auch die Möglichkeit, lokal einen Anschluss- und Benutzungszwang für Fernwärme einzuführen. Dieses Mittel kann effektiv eingesetzt werden. Es kann jedoch dazu führen, dass die Akzeptanz für das Medium sinkt.		
	<u>Stärken</u> verpflichtende kommunale Wärmeplanung; vorhandene Wärmenetzstruktur	<u>Chancen</u> In Kombination mit Sanierung; erhöhen der Energieeffizienz	
	<u>Schwächen</u> keine vorhandene Fernwärmesatzung	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Einzubindende Gruppen	1.203 Beteiligungscontrolling; 1.300 Recht; 5.610.5 Bauaufsicht;		
Zielgruppe	Bürger:innen, Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Anschluss an ein Wärmenetz verringert nicht automatisch die Treibhausgasemissionen. Das Dekarbonisieren eines Wärmekraftwerks, das Wärmenetze versorgt, ist wesentlich effizienter als die Dekarbonisierung von vielen Einzelheizungen. Daher wird angestrebt, die Wärmeabnahmestellen an Wärmenetzen zu verdoppeln.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl Wärmenetzabnahmestellen (Kunden Fernwärme) Anzahl kommunaler Gebäude als Ankerkunden für Fernwärme		
Zusätzlicher Nutzen	Dekarbonisieren des Wärmenetzes schafft Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_Wärme_02* **Nr. aus 2021**	**Fernwärmesatzung erstellen und beschließen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Satzung erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Nach Abschluss der Transformationsplanungen der Stadtwerke Lübeck Energie, kann über die Fernwärmesatzungen situativ entschieden werden.		
Beschreibung	Eine Fernwärmesatzung ist der Bürgerschaft vorzulegen, die mithilfe von Anschluss- und Benutzungsrecht als auch -zwang den Ausbau der Fernwärmenetze in Lübeck beschleunigt. Die Satzung wird derzeit erarbeitet und befindet sich in der Rechtsprüfung. Ein sinnvoller Einsatz ergibt sich, wenn im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung oder von Wärmetransformationsplänen (durch die Wärmenetzbetreiber) die Ausbau- und Verdichtungsbereiche des Wärmenetzes in Lübeck festgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass nach dem neuen Energiewende- und Klimaschutzgesetz SH 15 Prozent der Wärme aus erneuerbaren Energien stammen muss, wenn der Wärmeanschluss geändert wird. Die kann der Anschluss an ein Wärmenetz erfüllen, wenn der Primärenergiefaktor des Netzes kleiner als 0,7 ist oder ein Dekarbonisierungsfahrplan für die Vergrünung der Wärme vorliegt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fernwärmesatzung fertiggestellt; Anhang mit Geltungsbereich fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: in Planung	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_Wärme_01* **Nr. aus 2021**	**Kompetenzzentrum für die Umstellung der Heizsysteme einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Stelle zu schaffen, um die Beratungsangebote für Privatpersonen und Unternehmen zum Thema Heizungswechsel zu koordinieren. Durch das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein sind alle Gebäudebesitzer:innen verpflichtet, beim Austausch einer bestehenden Heizungsanlage durch eine neue Anlage mindestens 15 Prozent erneuerbare Energien in das Heizsystem einzuspeisen. Diese Anforderung stellt viele Gebäudeeigentümer:innen vor eine große Herausforderung. Der Bundesgesetzgeber plant ähnliche bzw. verschärfte Regelungen. Derzeit findet die strategische Entwicklung zur kommunalen Wärmeplanung und der Quartierskonzepte in der Klimaleitstelle statt. Die direkte Beratung von Gebäudebesitzer:innen erfolgt über Energieberater:innen, die Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und die Schornsteinfegerinnung. Die Anfragen nehmen aktuell schon		

	stark zu. Zur Koordinierung von Denkmalschutz, Ausbauplänen im Rahmen der Wärmewende, Umweltschutzbelangen und Energieberatung wird die Energie- und Klimaagentur eine Schlüsselrolle spielen. Die Verbraucherzentrale SH und Handwerkskammer Lübeck werden dabei Kooperationspartnerinnen sein. Als Vorbild dienen die Energie-Lotsen Hamburg.
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur
Meilensteine	Personalstelle schaffen Personalstelle besetzen Regionale Energie- und Klimaagentur gegründet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1 Sachkosten: 10.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_Wäreme_03* **Nr. aus 2021**	**Kontrollinstanz zur Einhaltung der Fernwärmesatzung einführen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellenaufbau	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die in der Fernwärmesatzung beschriebenen Ge- und Verbote sowie Ordnungsrichtlinien und Bußgelder müssen überprüft werden. Dafür ist eine Stelle mit ausreichend Personalmitteln zu schaffen, die Prüfungen bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen durchführt und Ordnungswidrigkeiten an das Ordnungsamt weiterleitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellenangebot erstellt; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02		
Nr.: *EB_Wärme_04* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitskampagne in den Gebieten der Wärmenetzwerke starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Um die Akzeptanz für Wärmenetze zu erhöhen und Informationen ausreichend an Anwohner:innen zu vermitteln, wird eine Öffentlichkeitskampagne für Hauseigentümer:innen mit wiederkehrendem Slogan gestartet. Mit der Kampagne wird über die damit verbundenen Ausbau- und Verdichtungspläne informiert und die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile für Hauseigentümer:innen sichtbar gemacht. Die Kosten für Anschluss und Betrieb der Fernwärme werden transparent dargestellt. Die Kampagne wird von der Klimaleistelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur;		
Meilensteine	Kampagne entwickelt; Kampagne durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02, Ü_Stadt_05		
Nr.: *EB_Wärme_05* **Nr. aus 2021**	**Finanzielle Unterstützung bei Anschluss an die Fernwärme bereitstellen**		

eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Finanziell fördern	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck übernimmt einen Anteil der anfallenden Kosten für den Hausanschluss bzw. das Verlegen von Fernwärmnetzen, um die Kosten bei den Hauseigentümer:innen gering zu halten und die Wärmewende sozial zu gestalten. Mit den Stadtwerke Energien Lübeck sind Möglichkeiten zu günstiger Finanzierung und Contracting-Modellen in Form von monatlichen Raten zu entwickeln. Der Förderanteil muss mit bundesweiten Zuschüssen und Zuschüssen für erneuerbare Alternativen zur Fernwärme abgeglichen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Aufsetzen Fördermodell		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02, Ü_Stadt_05		
Nr.: *EB_Wärme_06* **Nr. aus 2021**	**Ausbau- und Verdichtungsstrategie Wärmenetze erstellen und koordinieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fördern	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Klimaleitstelle stellt die kommunale Wärmeplanung gemäß Energiewende- und Klimaschutzgesetz SH auf. Diese umfasst den gesamten städtischen Wärmemarkt. Ein Anteil der städtischen Wärmeversorgung erfolgt über Wärmenetze, die sich überwiegend im Eigentum der Stadtwerke Lübeck Energie befinden. Für diese Wärmenetze erarbeiten die Stadtwerke Energie Transformationspläne gemäß „Bundesförderung effiziente Wärmenetze BEW“. Klimaleitstelle und Stadtwerke Lübeck Energie tragen dafür Sorge, dass die genannten Wärme- und Wärmetransformationspläne abgeglichen und hinsichtlich ihrer Ziele und Inhalte einheitlich erstellt werden. Aus den Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung und der Dekarbonisierungspfade bzw. aus der Wärmetransformationsplanung der Stadtwerke Energie wird – je nachdem, was früher vorliegt – eine Ausbaustrategie für alle Wärmenetze in Lübeck erstellt. Die Ausbaustrategie wägt neben den Ausbauplänen auch Straßenbaupläne und Sanierungsgebiete mit ab.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02, EB_EE_24		

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Wärme_2</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Wärmenetze massiv ausbauen – angeschlossene Haushalte verdoppeln</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Wärmenetz-Infrastruktur verbessern</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel der Maßnahme ist es, die Infrastruktur der Wärmenetze in Lübeck auszubauen und zu verdichten. Die in Lübeck über Wärmenetze bezogene Wärmemenge soll verdoppelt werden.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die mehrheitlich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindliche Stadtwerke Lübeck Energie GmbH besitzt Fernwärmesysteme, die im Rahmen der Wärmewende ausgebaut werden sollen – derzeit sind 2.200 Abnahmestellen angeschlossen. Im Jahr 2014 wurde ein Wärmenutzungskonzept für Lübeck erstellt. Im Rahmen des energetischen Quartierskonzeptes Marli und der Konzeptstudie Wärmenetze 4.0 wurden weitere Erfahrungswerte gesammelt, die in die kommunale Wärmeplanung mit einfließen.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Der Ausbau der Fern- und Nahwärmenetze ist eine Schlüsselaufgabe für die Wärmewende. Bei der Umstellung eines Wärmenetzes auf erneuerbare Energien wird die Wärmeversorgung für eine Großzahl an Gebäuden treibhausgasneutral gestaltet. Das Umstellen einzelner Haushalte mit separaten Heizeinheiten ist deutlich komplexer.
Um eine ganzheitlich durchdachte Wärmeversorgung für Lübeck zu entwickeln, wird ein kommunaler Wärmeplan aufgestellt. In diesem werden potentielle Wärmequellen aufgezeigt, der Bedarf für die unterschiedlichen Stadtgebiete dargestellt und die Ausbaupfade für die Wärmenetze beschrieben. Das Aufstellen des Wärmeplans muss auf städtischer Seite von einer Arbeitsgruppe begleitet werden und durch Voruntersuchungen, Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen begleitet werden.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
verpflichtende kommunale Wärmeplanung;
vorhandene Wärmenetzstruktur</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Kombination mit Sanierung möglich;
erhöhen der Energieeffizienz</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
keine vorhandene Fernwärmesatzung</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Materialknappheit;
Fachkräftemangel</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.651 Gebäudemanagement; 5.660.5-2 Grünanlagen; Stadtwerke Lübeck Energie</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften ; 4.491.3 Denkmalpflege</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Städtische Mitarbeiter:innen, Stadtwerke Lübeck Energie</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Anschluss an ein Wärmenetz verringert nicht automatisch die Treibhausgasemissionen. Aber die Dekarbonisierung eines Wärmekraftwerks in einem Wärmenetz ist wesentlich effizienter als viele Einzelheizungen zu dekarbonisieren. Daher wird eine Verdopplung der Wärmeabnahmestellen an Wärmenetze als Ziel definiert.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Geeignete Indikatoren werden im Rahmen der Umsetzung der Kommunalen Wärmeplanung ergänzt</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Dekarbonisierung des Wärmenetzes schafft Energieunabhängigkeit</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

In Umsetzung			
Nr.: *EB_Wärme_07* **Nr. aus 2021**	**Vertiefenden Wärmeplan Altstadt erstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Zusatzkonzept im Rahmen der Kommunalen Wärmeplanung wurde erstellt und vorgestellt: Versorgungsvarianten und die prinzipielle Möglichkeit einer Fernwärmeversorgung der Altstadt wurden untersucht. Ein Modul 1 BEW Antrag für eine Machbarkeitsstudie wurde gestellt und liegt der BAFA zur Prüfung vor. Die Maßnahme wurde im Rahmen der KWP abgeschlossen, mittlerweile wurde für die Altstadt seitens der SWL Energie GmbH eine Machbarkeitsstudie nach BEW Modul 1 beantragt. Stand Oktober 2025: Antrag wurde genehmigt. Ausschreibung der Dienstleistung in Vorbereitung.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, einen Wärmeplan für die Altstadt als Zusatzkonzept der kommunalen Wärmeplanung zu erstellen. Die kommunale Wärmeplanung, die durch das Land finanziert wird, beinhaltet nicht genügend finanzielle Mittel, um der komplexen Aufgabe der Wärmeplanung für die Altstadt gerecht zu werden. Die Altstadt mit ihrer historischen Substanz ist in Bezug auf eine treibhausgasneutrale Wärmeversorgung gesondert zu betrachten. Eine Arbeitsgruppe ist einzurichten, um eine Strategie zu entwickeln, die auch den Denkmalschutz mit beachtet. Die Konzepterstellung wird mit der kommunalen Wärmeplanung extern vergeben. Zu beteiligende Akteur:innen in der Arbeitsgruppe: • Denkmalpflege • Klimaleitstelle • Stadtplanung • Stadtwerke Energie Die Entwicklung findet in steter Abstimmung mit Akteur:innen der kommunalen Wärmeplanung statt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Arbeitsgruppe einberufen; Auftrag Wärmeplan Altstadt vergeben; Plan und der Maßnahmenpakete öffentlich vorgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_Wärme_12* **Nr. aus 2021**	**Einen kommunalen Wärmeplan erstellen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kommunale Wärmeplan von Bürgerschaft geändert beschlossen (VO/2024/13808). Geforderte Nachschärfungen derzeit in Umsetzung. Öffentlichkeitsarbeit erfolgt regelmäßig.		

Beschreibung	Die Grundsatzentscheidung der Gemeinde zum Aufstellen eines kommunalen Wärmeplans bedeutet, dass dieser als zukünftiges Planungswerkzeug und Leitlinie eingesetzt wird. Das entspricht den Vorgaben des neuen Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein. Mit der Grundsatzentscheidung werden Gelder und Kapazitäten für das Verfahren freigegeben. Die kommunale Wärmeplanung wurde von der Politik beschlossen und der Auftrag an ein externes Planungsbüro wird vorbereitet.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Auftrag kommunale Wärmeplanung vergeben; Aufträge der Begleitpläne vergeben; kommunale Wärmeplanung fertiggestellt und öffentlich präsentiert
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_18, EB_EE_19

Nr.: *EB_Wärme_09* **Nr. aus 2021**	**Kommunale Gebäude als Ankerkunden für die Fernwärme anschließen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität findet in jedem Neubau / Sanierungsprojekt Berücksichtigung. Intensiver Austausch zwischen SWL/GMHL zum sinnvollen Ausbau der Fernwärmeanschlüsse für die städt. Liegenschaften		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL), alle städtischen Liegenschaften an die Wärmesysteme der Stadtwerke Lübeck Energie anzuschließen, solange das Verhältnis aus Anschlusskosten und Wärmeabsatz den Wert von 500 EUR/MWh pro Jahr unterschreitet. Der Anschluss soll möglichst schnell erfolgen, spätestens jedoch, wenn eine Sanierung bzw. ein Ersatz des bestehenden Heizungssystems stattfindet. Ausgenommen von dieser Regelung sind Alternativen zur Wärmeversorgung der Liegenschaften, die geringere THG-Emissionen verursachen als die entsprechende Wärmeversorgung aus dem Wärmenetz.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Letter of Intent zwischen GMHL und Stadtwerke Energie unterzeichnen Anschluss neuer Liegenschaften an Wärmenetz		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_05		
Nr.: *EB_Wärme_13* **Nr. aus 2021**	**Verwaltungsübergreifende AG Energie einsetzen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Koordinieren	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Ein erstes Treffen hat stattgefunden bei dem die konkreten Handlungsfelder identifiziert wurden und weitere Treffen auf Arbeitsebene vereinbart wurden.		
Beschreibung	Der Wärmeplan wird Einfluss auf die weitere Planung von Neubaugebieten, energetische Sanierungsgebiete, den Flächennutzungsplan, die Strategie der Stadtwerke Energie und das Gebäudemanagement haben. Zudem müssen Daten von verschiedenen Behörden, Gesellschaften und Eigenbetrieben eingebunden werden. Eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Bereichen einzurichten, die von der Wärmeplanung beeinflusst werden, ist sinnvoll, um den Arbeitsprozess zu koordinieren und benötigte Daten zu erheben. Die AG Energie wird bei der Ausarbeitung des Wärmeplans zuarbeiten und Ergebnisse in die Strategien und Planungsprozesse einarbeiten. Die Koordination der AG unterliegt der Klimaleitstelle. Die Arbeitsgruppe Altstadt ist eine Unter-AG.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	AG Energie einberufen; Auftrag kommunale Wärmeplanung vergeben; kommunale Wärmeplanung fertiggestellt und veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_Wärme_07		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Wärme_10* **Nr. aus 2021**	**Städtische Flächen für die Verlegung von Fernwärmeleitungen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Organisieren	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Der Fernwärmeausbau findet durch die Leitungsträger statt. Als Straßenbaulastträger können nicht im Vorwege Flächen zur Verfügung gestellt werden. Die Leitungsträger stellen eine Planungsanzeige. In Grünanlagen ist dies sehr kritisch, wenn unter Wegen mit ausreichendem Abstand zu Bäumen und Vegetation. Änderung der Kennzeichnung, keine Grünanlage sondern wirtschaftlich genutzte Fläche.		
Beschreibung	In Ergänzung zum Wärmekonzessionsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und den Stadtwerke Energien Lübeck sowie der EBL beschließt die Bürgerschaft, dass auch städtische Flächen, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, für Fernwärmeleitungen zur Verfügung gestellt werden; vorab sind jedoch ausgiebig Alternativen zu prüfen. Dazu gehören z.B. Grundstücke öffentlicher Gebäude, Grünanlagen, Kleingartenanlagen, Sportanlagen, Rad- und Wanderwege. Der Fernwärme wird unter Einhaltung gesetzlicher Regelungen ein Vorrang vor anderen Ansprüchen eingeräumt. Im Rahmen von Einzeluntersuchungen kommt es zu einer Abwägung mit betroffenen Schutzgütern, beispielsweise hinsichtlich Baum-, Natur- und/oder Artenschutz.		
Verantwortliche/r	5.660.5-2 Grünanlagen		
Meilensteine	Verfahrensanweisung an betroffene Verwaltungseinheiten erteilt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02		
Nr.: *EB_Wärme_11* **Nr. aus 2021**	**Kommunale Flächen zur Errichtung und dem Betrieb von Kollektoranlagen zur Nutzung von erneuerbarer Primärenergie bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Organisieren	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Verkehrsflächen können grds. nicht zur Verfügung gestellt werden, da diese Zweckgebunden sind. In Grünanlagen nicht umsetzbar, da Grünanlagensatzung. Die sonstigen Flächen ohne Verwaltungszweck werden durch die Liegenschaften verwaltet.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt in Ergänzung zum Wärmekonzessionsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und den Stadtwerke Energien Lübeck, dass auch städtische Flächen, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, für Kollektorenanlagen (sie dienen der Erschließung erneuerbarer Primärenergie) zur Verfügung gestellt werden. Vorab sind jedoch Alternativen ausgiebig zu prüfen. Dies gilt, wenn die bestehende Nutzung von der Kollektorenanlage nur temporär und/oder nur unwesentlich beeinträchtigt wird. Dies können Erdwärmesonden unterhalb von Sportplätzen, Kleingartenflächen oder in Grünanlagen oder Wanderwegen sein, ebenso aufgeständerte solarthermische Sammler oberhalb von Parkplatzflächen oder landwirtschaftlich genutzter Flächen in Form von Agri-Thermie-Anlagen.		

	Der Fernwärme wird unter Einhaltung gesetzlicher Regelungen ein Vorrang vor anderen Ansprüchen eingeräumt. Im Rahmen von Einzeluntersuchungen kommt es zu einer Abwägung mit betroffenen Schutzgütern, z. B. hinsichtlich Baum-, Natur- und/oder Artenschutz.
Verantwortliche/r	5.660.5-2 Grünanlagen;
Meilensteine	Verfahrensanweisung an betroffene Verwaltungseinheiten erteilt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_02

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_Wärme_08* **Nr. aus 2021**	**Kataster Heizungs-Erneuerungszyklen erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, ein Kataster Heizungs-Erneuerungszyklen im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung zu erstellen. Der Erneuerungszyklus von Gebäudeheizungen kann bis zu 30 Jahre und darüber hinaus betragen. Somit kommen in einem Quartier pro Jahr schätzungsweise 3 bis 5 Prozent aller Altbestände an Heizungen überhaupt nur für einen Anschluss an die Fernwärme in Frage. Es sei denn, ein vorzeitiger Wechsel lohnt sich aus Kostengründen. Insofern ist für die Planung des Netzausbaus eine nach Jahren gestaffelte Übersicht der möglichen Neuanschlüsse sinnvoll, wobei vorrangig die größeren potentiellen Abnehmer:innen berücksichtigt werden sollen. Die Daten werden in Kooperation mit der Schornsteinfeger-Innung erhoben.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Kataster aufgestellt; Ausbau- und Anschlusspläne präsentiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_Wärme_14* **Nr. aus 2021**	**Monitoring-Instrument für kommunale Wärmeplanung einführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Monitoring	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Die AG Wärmeplanung erstellt in Zusammenarbeit mit dem beauftragen Büro für die kommunale Wärmeplanung einen Bericht, in dem die Fortschritte Politik und Öffentlichkeit in regelmäßigem Turnus vorgestellt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_Wärme_15* **Nr. aus 2021**	**Vorfahrt für Fernwärme beschließen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzessionsverträge anpassen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Um den notwendigen Fernwärmeausbau zu beschleunigen, sollen weitere baurechtliche Ausnahmen für den Wärmenetzbau beschlossen werden. Dies beinhaltet, dass für den Fernwärmeausbau Straßen aufgebrochen werden dürfen, auch wenn sie erst vor weniger als fünf Jahren im Rahmen einer Bauarbeit geöffnet wurden. Durch die frühzeitige Berücksichtigung der kommunalen Wärmeplanung sollte sich der Einsatz der Ausnahmeregelung jedoch auf ein Minimum reduzieren. Zudem sind die Abstandsregeln von Fernwärmeleitungen zu Leitungen der EBL zu überarbeiten und die notwendige Tiefe für die Verlegung von Fernwärmeleitungen zu überprüfen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Erneuerbaren Strom erschließen**		
Ziel	Der Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung auf Lübecker Stadtgebiet wird durch städtische Akteur:innen vorangetrieben und der Ausbau von privaten Anlagen unterstützt. Die in Lübeck durch erneuerbare Energien erzeugte Strommenge wird bis 2030 verdoppelt, basierend auf dem Basisjahr 2019.		
Ausgangslage	In Lübeck wird Strom durch gasbetriebene BHKWs, Biomasse-BHKWs, PV-Anlagen und Kleinstwasserkraftwerke produziert. Gewerbegebäude, kommunale Gebäude, Parkplätze und viele Wohnhäuser weisen Potential für den PV-Ausbau auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die rote Dachlandschaft der Lübecker Innenstadt sowie die Sichtbeziehungen zu markanten Gebäuden – wie den sieben Lübecker Türmen – als wertvolles Gut zu betrachten sind. Der Regionalplan sieht auf dem Lübecker Stadtgebiet keine Windkraftanlagen vor, da diese in den geschützten Sichtachsen zum Welterbe stehen würden.		
Strategie	Eine jährliche Ausbaurate von PV-Anlagen soll als Maßstab dienen, um das Ziel zu erreichen, und jährlich öffentlich dargestellt werden. Dafür werden private Gebäude- und Flächenbesitzer:innen sowie Unternehmer:innen zum Ausbau von PV-Anlagen verpflichtet, gefördert und unterstützt. Die Hürden der Beantragung von PV-Anlagen werden abgebaut.		
	Stärken vorhandenes Solarpotentialkataster; große PKW-Stellplätze verfügbar	Chancen parallel Gründachausbau	
	Schwächen wenige geeignete Freiflächen; Maximalbelegung von Dächern oft nicht wirtschaftlich	Risiken Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Baudenkmalpflege; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.3 Stadtbildpflege; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte; Stadtwerke Lübeck Energie		
Einzubindende Gruppen	5.610.5 Bauaufsicht; Technische Hochschule Lübeck		
Zielgruppe	Bürger:innen, Unternehmer:innen, Gebäudebesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	In der Treibhausgasbilanz 2019 macht die Stromproduktion 27 Prozent der THG-Emissionen aus. Die Treibhausgasemissionen, die bei Produktion, Transport, Errichtung und Entsorgung der PV-Anlagen entstehen, sind durch die emissionsfreie Stromproduktion nach einem Jahr amortisiert. Danach spart die PV-Anlage Emissionen ein, da Strom aus fossilen Anlagen ersetzt wird. Pro produzierter Kilowattstunde können so 370 Gramm CO_2 eingespart werden.		
Erfolgsindikatoren	Installierte PV-Leistung in Lübeck		
Zusätzlicher Nutzen	Hitzevorsorge durch Verschattung von Parkplätzen. Kombination mit Gründach möglich und sinnvoll; erhöhte Energieunabhängigkeit; Flächensynergien bei Agri-PV und Parkplatz-PV		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *EB_EE_01* **Nr. aus 2021**	**Zielvorgabe für jährlichen PV-Ausbau festlegen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Politisches Ziel vorgeben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Beschluss der Vorlage VO/2023/12854-01-01 durch die Bürgerschaft am 22.05.2025: 800 GWh bis 2040. Zielerreichung wird im Rahmen der CO2-Bilanzierung überprüft.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt für das Stadtgebiet, dass jährlich 20 Prozent mehr PV-Leistung installiert werden muss im Vergleich zum Vorjahr. Hintergrund: Gemäß den operativen Zielen muss Lübeck die regenerativ erzeugte Stromleistung auf Lübecker Stadtfläche bis 2030 verdoppeln. Bei einer Fokussierung der Stromproduktion auf Solarenergie bedeutet das einen Zubau installierter PV-Leistung von 86 MWp bis 2030, basierend auf den Werten von 2019. Dementsprechend muss eine Steigerungsrate beim PV-Ausbau um 20 Prozent pro Jahr erreicht werden. Diese liegt niedriger als die Zielwerte der Bundesregierung (29 Prozent Steigerungsrate von 60 GWp 2022 auf 215 GWp 2030), da auf der Stadtfläche die Möglichkeit deutlich eingeschränkt ist, Freiflächen-PV zu installieren. Der Zubau wird auf städtischen Gebäuden, Freiflächen, Parkflächen und privaten Gebäuden stattfinden. Um den Zielwert zu erreichen, werden im Rahmen des MAKS Aktivitäten beschlossen, die den Ausbau von PV-Anlagen fordern, fördern und Hürden abbauen – in Abhängigkeit von den rechtlichen Möglichkeiten, das historische Stadtbild zu bewahren. Eine jährliche Überprüfung erfolgt im Rahmen des bundesweiten Solarwettbewerbs „Wattbewerb“.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	am Solarwettbewerb Wattbewerb teilgenommen; jährliche Ausbauziele erreicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_02; EB_EE_04; EB_EE_05; EB_EE_06; EB_EE_07; EB_EE_08; EB_EE_09; EB_EE_10; EB_EE_11		
Nr.: *EB_EE_03* **Nr. aus 2021**	**Solar- und Gründachpotentialkataster erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentliches Kataster erstellen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Beide Kataster sind online öffentlich zugänglich. Inklusive Solardachbörse. Verbesserungen der Kataster werden, sobald verfügbar, vorgenommen.		
Beschreibung	Das Solarpotentialkataster zeigt für jede Dachfläche auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, ob sie für eine Solaranlage geeignet ist. So können Hauseigentümer:innen das Potential ihrer Dachflächen abschätzen und werden motiviert, die Investition in PV- oder Solarthermie-Anlagen zu tätigen. Das Kataster dient		

	als erste Einschätzung, ersetzt jedoch nicht die Beratung durch eine:n Energiefachexpert:in. Auf die Angebote von unabhängigen Energieberater:innen wird im Kataster verlinkt. Das Solarpotentialkataster wird derzeit um ein Gründachpotentialkataster erweitert. Hinweis Stadtbildpflege: Schaffen einer Stelle als Energieberater:in mit Denkmalhintergrund bzw. Stelle bei Regionaler Energie- und Klimaagentur		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Veröffentlichen des Solarpotentialkatasters (bereits realisiert); Veröffentlichen des Gründachpotentialkatasters (in Planung); 10.000 Abrufe der Internetseite		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		
Nr.: *EB_EE_04* **Nr. aus 2021:** *2.2*	**Freiflächen-Photovoltaik in FNP integrieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächennutzungsplan bearbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Durch Vorlage VO/2025/14134 geregelt (am 22.05.2025 beschlossen). Im nächsten Schritt wird der Umgang mit PV in regionalen Grünzügen geklärt. Dazu laufen Abstimmungen mit dem Land.		
Beschreibung	Basierend auf den Kriterien des PV-Erlasses des Landes Schleswig-Holstein wird eine Weißflächenkartierung des Stadtgebietes erstellt, um darzustellen, welche Fläche sich für das Aufstellen von Freiflächen-Solaranlagen eignen. Dabei werden Belange des Umweltschutzes, der Stadtplanung und des Denkmalschutzes mit einbezogen. Potentialflächen für Freiflächenanlagen werden in den FNP aufgenommen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Beschluss der Potentialflächen; Aufnahme der Flächen in den FNP		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		

Nr.: *EB_EE_02* **Nr. aus 2021**	**Erfordernis Photovoltaik-Anlagen für Neubau von Parkplätzen prüfen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bebauungsplan	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Durch Novellierung des EWKG SH gilt eine PV-Pflicht bereits bei Stellplatzanlagen ab 70 Stellplätzen. Festsetzungen bei Anlagen ab 35 Stpl. werden in Verfahren geprüft.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine PV-Prüfpflicht für den Neubau von Parkplätzen mit folgendem Wortlaut: „Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu prüfen, ob für Stellplatzanlagen mit mehr als 35 Stellplätzen unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonnungs-/Beschattungssituation eine Überdachung mit PV-Anlagen sinnvoll ist und dementsprechend eine textliche Festsetzung für eine diesbezügliche Verpflichtung in den B-Plan aufgenommen werden soll." Hintergrund: Das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein sieht eine PV-Überdachungspflicht beim Neubau von Parkplätzen mit mehr als 100 Stellplätzen vor. Da Lübeck im Rahmen des flächensparenden Bauens und der Mobilitätswende zukünftig nur wenige Neubauprojekte mit 100 Stellplätzen realisieren wird, orientiert sich die Stellplatzgröße am Energiewendegesetz von Baden-Württemberg. Das Überdachen von Parkplätzen mit PV-Modulen bietet folgende Vorteile: - bereits versiegelte Fläche können doppelt genutzt werden; - die parkenden Fahrzeuge werden im Sommer verschattet; die Anlagen dienen somit der Hitzevorsorge; - der Strom der PV-Module in Kombination mit E-Ladeinfrastruktur (gefordert bei allen Neubauten durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) kann direkt genutzt werden. Zusätzlich zu der Forderung nach überdachten Neubauten schreibt die Aktivität EB_EE_17 das Überdachen von städtischen Parkplätzen im Bestand vor.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	In mindestens einem B-Plan verankert inkl. Beschluss; erste überdachte Parkplatzfläche fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01; EB_EE_17		
Nr.: *EB_EE_05* **Nr. aus 2021**	**Hürden für Beantragung von PV-Anlagen abbauen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standards	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Fertigstellung und Veröffentlichung des Solarleitfadens der Hansestadt Lübeck für private Hauseigentümer:innen. Interdisziplinäre Entwicklung: Klimaleitstelle, Denkmalpflege, Welterbe-& und Stadtbildpflege). Regelmäßige Beratungsangebote FB3 (Klimaleitstelle), FB4 (Denkmalschutz) und FB5 (Stadtbildpflege.		

Beschreibung	Die meisten PV-Dachanlagen und kleine gebäudeunabhängige PV-Anlagen sind genehmigungsfrei (Höhe bis zu 2,75 m und einer Gesamtlänge bis zu 9 m). PV-Anlagen an Kulturdenkmalen oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmalen bedürfen einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde und der Stadtbildpflege. Es werden Beratungstermine für Bürger:innen angeboten und ein Leitfaden für die Beantragung erstellt. Die Überdachung bestehender Parkplätze mit PV-Dächern muss durch die Bauaufsicht genehmigt, ein Standardverfahren soll erarbeitet und eingeführt werden. Hinweis Stadtbildpflege: Erhöhter Aufwand -> für Bereiche Stadtbildpflege und Denkmalpflege -> Stellenaufbau, Denkmalpflege und Stadtpflege zusammen eine Stelle (0,5 jeweils)
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtbildpflege; 5.610.5 Bauaufsicht; 4.491.3 Baudenkmalpflege
Meilensteine	Erster Beratungstermin stattgefunden; Leitfaden veröffentlicht; eine Standard-Parkplatz-PV fertiggestellt
Finanzierungsansatz	Personalstellen:1 Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_EE_06* **Nr. aus 2021**	**Prüfauftrag Windkraftanlagen und PV auf Lübecker Stadtgebiet veranlassen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächennutzungsplan prüfen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Laut Regionalplan sind keine Windkraftanlagen auf Lübecker Stadtgebiet vorgesehen. Infolge der politischen Zielvorgaben auf Bundesebene ist ergebnisoffen zu prüfen, inwieweit Flächen nach den neuen rechtlichen Bestimmungen für die Windenergie und neue PV-Freiflächen geeignet sind. In die Prüfung werden neben umweltrechtlichen Belangen besonders die Belange des Welterbes einfließen. Diese mittelfristige Aktivität greift nur, wenn die Landesplanung neue Kriterien aufstellt. Aktuelle Potentialflächenkarte von Schleswig-Holstein: https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/lepWind_teilfortschreibung_2025/Potentialflaechenkarte.pdf		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Weißflächenkartierung Windkraftstandorte abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	-		
Nr.: *EB_EE_07* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt PV-Dachziegel initiieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es soll ein Pilotprojekt für eine Denkmalschutz-konforme PV-Anlage (beispielsweise Einbau in rote Dachziegel) in Kooperation mit Kirchen, Denkmalschutz und der Technischen Hochschule Lübeck umgesetzt werden. Dem Pilotprojekt sollen weitere Projekte folgen, die im Einzelfall in Hinsicht auf Denkmalschutzeignung geprüft werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Baudenkmalpflege; 5.610.3 Stadtbildpflege		
Meilensteine	Beispielgebäude gefunden; PV-Lösung installiert; Fördermöglichkeiten geprüft; Monitoring der Realleistung ausgewertet		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		
Nr.: *EB_EE_08* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Agri-PV initiieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Agri-PV steht für eine Doppelnutzung von Flächen zur Solarenergie- und landwirtschaftlicher Produktion. Zusammen mit einem Landwirt/einer Landwirtin soll ein Pilotprojekt für den Einsatz von Agri-PV auf landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet konzipiert und durchgeführt werden. Dies kann auch auf Gewächshäusern von Gärtnereibetrieben stattfinden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Beispielbetrieb gefunden; PV-Lösung installiert; Fördermöglichkeiten geprüft; Monitoring der Realleistung ausgewertet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: EEG-Marktprämie
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		

Nr.: *EB_EE_09* **Nr. aus 2021**	**PV-Parkplätze fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramm auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Vor- und Variantenuntersuchung von PV-Parkplatz-Überdachungen für Unternehmen und Parkplätze wird durch die Hansestadt Lübeck gefördert.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Förderprogramms aufgesetzt; erstes gefördertes Projekt abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären, ggf. Klimafonds	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		
Nr.: *EB_EE_10* **Nr. aus 2021**	**Kampagne Dachflächen-Pacht umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Vermitteln	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Solarpotentialkataster ist eine Solarbörse integriert, in der Dachbesitzer:innen ihre Dachfläche anbieten können.		
Beschreibung	Für Privathaushalte oder Unternehmen kann es finanziell sinnvoll sein, nur einen sehr kleinen Teil ihrer Dachfläche mit PV-Anlagen zu belegen. So werden die Dächer von Unternehmen oder Supermärkten nur mit so viel PV-Modulen belegt, dass der erwirtschaftete Strom den Großteil des Eigenbedarfs deckt. Um das Potential der nicht genutzten Dachflächen auszuschöpfen, entwickelt die Klimaleitstelle (ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur) eine Kampagne zur Vermittlung privater Dachflächen an Pächter:innen (Stadtwerke Energie, Bürgerenergie).		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur;		
Meilensteine	Kampagne aufgesetzt; erste Dachfläche erfolgreich ver- bzw. gepachtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		

Nr.: *EB_EE_11* **Nr. aus 2021**	**Mieterstrom fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Vor- und Variantenuntersuchung von Mieterstromkonzepten für Mehrfamilienhäuser wird von der Hansestadt Lübeck gefördert.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Förderprogramm aufgestellt; erste Förderung ausgezahlt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären, ggf. Klimafonds	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_EE_33* **Nr. aus 2021**	**Wärmeplan zu einem Energieleitplan erweitern**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Aufbauend auf der kommunalen Wärmeplanung soll ein Ergänzungsplan für Strominfrastruktur, Stromerzeugung und Entwicklung der Stromabnahme folgen – umgesetzt von der AG Energie. Einzubinden sind das Konzept für E-Ladeinfrastruktur, der Flächennutzungsplan und der Stromnetzentwicklungsplan.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Teilkonzepte abgeschlossen; Energieleitplan erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

<table>
<tr><td>Nummer
EB_EE_2</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Erneuerbare Energien nutzen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften ausbauen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, den Ausbau von PV-Anlagen auf kommunalen Dächern und PKW-Stellplätzen in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen. Eine Nutzung aller geeigneten, kommunalen Dachflächen für die Produktion von Solarstrom wird angestrebt.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Das größte Potential zur Stromgewinnung befindet sich auf den Lübecker Dächern und versiegelten Flächen. Die kommunale Verwaltung hat im Bereich des Ausbaus von PV-Strom eine Vorbildfunktion einzunehmen. Kommunale Gebäude wie Schulen, Bürgerbüros und Verwaltungsgebäude haben einen hohen Publikumsverkehr und dadurch starke Symbolwirkung. Zudem sind Gebäude aufgrund ihrer Größe und Nutzung oft große Energieverbraucher. Auch der tageszeitabhängige Stromverbrauch eignet sich für selbsthergestellten Solarstrom.
Der Rechtsrahmen für die geschützte historische Altstadt als Teil des UNESCO-Welterbes sowie die Erhaltungssatzungsgebiete erschwert den innenstadtnahen Ausbau von Solaranlagen; da bauliche Eingriffe, die von außenliegenden Energieerzeugungsanlagen in die Altstadt führen, die Sichtachsen stören können.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Damit die Gebäude der Hansestadt Lübeck als Vorbild fungieren und ihren Beitrag für die Erreichung des PV-Ausbauziels beitragen, sind Leitfäden zu erstellen, Stellen zu schaffen und konkrete Projekte zu planen.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
vorhandenes Solarpotentialkataster;
große Parkplatzflächen verfügbar</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
parallel Gründachausbau;
Umweltbildung in Schulen</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Statik und Elektroinstallation bei alten Gebäuden</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Materialknappheit;
Fachkräftemangel</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">5.651 Gebäudemanagement; KWL GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Städtische Mitarbeiter:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">In der Treibhausgasbilanz 2019 macht die Stromproduktion 27 Prozent der THG-Emissionen aus. Obwohl bei Herstellung, Transport und Entsorgung von PV-Anlagen Treibhausgasemissionen erzeugt werden, armortisieren diese sich jedoch durch eine emissionsfreie Stromproduktion nach einem Jahr. Danach spart die PV-Anlage Emissionen ein, da sie Strom aus fossilen Anlagen ersetzt. Pro produzierter Kilowattstunde können so 370 Gramm CO_2 eingespart werden. Die kommunalen Gebäude verursachen zwar nur 2 Prozent der Lübecker Treibhausgase, doch nimmt die Kommune eine Vorreiterrolle ein.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Installierte PV-Leistung auf kommunalen Gebäuden
Installierte PV-Leistung auf kommunalen PKW-Stellflächen</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Hitzevorsorge durch Verschatten von Parkplätzen in Kombination mit begrünten Dächern führt zu einer Verbesserung des Mikroklimas;
erhöhte Energieunabhängigkeit</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_EE_14* **Nr. aus 2021**	**Eine zusätzliche Stelle für den PV-Ausbau schaffen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellenschaffung	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Für das Themenfeld PV-Ausbau auf städt. Dächern wurden im GMHL 1,5 Personalstellen geschaffen. Die Veröffentlichung der Stellenausschreibung wird kurzfristig erfolgen.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, eine zusätzliche Stelle im Gebäudemanagement zu schaffen. Die Person ist zuständig für die Umsetzung der PV-Strategie, Koordination und Begleitung von PV-Projekten. Die Koordination der PV-Ausbaustrategie für die kommunalen Gebäude muss in einer Stelle mit ausreichend Personalkapazität gebündelt sein. Eine Stelle nach TVöD 12 (Projektsteuerer) ist zusätzlich zum aktuellen Stellenplan zu schaffen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Stelle im Haushalt festgesetzt; Stelle ausgeschrieben; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_13		
Nr.: *EB_EE_16* **Nr. aus 2021:** *4.9*	**Pilotprojekt PV-Parkplatz Kanalstraße auflegen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt starten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kein neuer Stand zur Kanalstraße laut federführender KWL. Ausschlaggebend für Zurückstellung des Projektes ist die Bewertung der Lage im UNESCO-Welterbe. Aktuell gibt es keine Aktivitäten zu Parkplatz-PV bei den KWL und den Stadtwerken.		
Beschreibung	Viele öffentliche Pkw-Parkplätze könnten mit einer Photovoltaikanlage eine Mehrfachnutzung erhalten. Als Pilotprojekt soll ein Parkplatz an der Kanalstraße dienen, der weniger hoch ausgelastet ist und sich als Modell-Anlage gut sichtbar im Stadtbild befindet.		
Verantwortliche/r	KWL GmbH; Stadtwerke Energie		
Meilensteine	Auftrag Pilotprojekt vergeben; Pilotprojekt fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: ca. 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_12* **Nr. aus 2021**	**Grundsatzbeschluss: Maximale Belegung der kommunalen Dächer mit PV-Modulen erwirken**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Grundsatzbeschluss fassen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Keine Rückmeldung durch 5.651		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt für kommunale Dächer eine Maximalbelegung mit PV-Modulen. Bei Gebäuden, die das Gebäudemanagement im Rahmen der PV-Strategie mit Solarmodulen ausrüstet, ist die maximale für Solaranlagen geeignete Fläche mit PV-Modulen zu belegen, unabhängig vom Eigenbedarf des Gebäudes und der Amortisationszeit. Derzeit werden die PV-Anlagen so ausgelegt, dass der Eigenbedarf des Gebäudes zu einem Großteil abgedeckt werden kann. Zusätzliche PV-Module speisen Strom direkt in das Stromnetz ein. Aufgrund der geringen Einspeisevergütung lohnt sich die zusätzliche Installation wirtschaftlich oft nicht. Um das Ziel der PV-Ausbaurate in Lübeck zu erreichen, geht die Kommune mit gutem Beispiel voran und installiert auch diese zusätzlichen Module. Die entstehenden Kosten und die Amortisationszeit der wirtschaftlichsten Lösung (wie bisher) sollen der Lösung mit der maximalen Belegung pro Vorhaben gegenübergestellt werden. Entstehen durch die Maximalbelegung unverhältnismäßig hohe Kosten – mit einer wirtschaftlichen Amortisationszeit über 25 Jahre – soll eine Verpachtung der gesamten Dachfläche angestrebt werden. Ist dies nicht möglich, ist die wirtschaftlichste Variante durchzuführen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Standardverfahren zum Vergleich der beiden Kostenvarianten entwickelt; erstes jährliches Monitoring		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01		
Nr.: *EB_EE_13* **Nr. aus 2021:** *4.6*	**Photovoltaik-Strategie für kommunale Dächer aufstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Umsetzung der Aktivität wurde aus Kapazitätsgründen bisher nicht gestartet. Die bereits geschaffene Personalstelle wird kurzfristig ausgeschrieben.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, das Gebäudemanagement zu beauftragten, eine umfangreiche PV-Strategie für den Gebäudebestand zu erstellen.		

	Diese Strategie soll den gesamten Gebäudebestand des Gebäudemanagements im Rahmen einer Beurteilung umfassen und eine zeitliche Priorisierung des PV-Ausbaus vorgeben. Dabei fließen Sanierungs- und Neubaupläne mit ein. Der Hauptfokus liegt auf den Gebäuden mit den größten Potentialflächen. Nachdem die Strategie fertig ist, wird ein jährlicher Bericht über den PV-Ausbau auf kommunalen Gebäuden dem Bauausschuss vorgelegt.
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement
Meilensteine	Beschluss gefasst; Strategiekonzept vorgelegt; erster Umsetzungsbericht veröffentlicht
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_01, EB_EE_14

Annulliert

Nr.: *EB_EE_15* **Nr. aus 2021**	**Standardisierte Planungs- und Installationschecks für Photovoltaikanlagen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, für den städtischen Gebäudebestand einen standardisierten Planungs- und Installationscheck für PV-Anlagen zu entwickeln. Dieser soll Leitlinienscharakter aufweisen und zu einer Verbesserung der PV-Ausbaurate sowie der internen und externen Kommunikation von PV-Projekten beitragen. Im Wesentlichen soll der Check Folgendes beinhalten: - projektbezogene Checkliste für Datenerhebung und Eignungsbewertung von Bestandsdächern - Checkliste für vorzunehmende Planungs- und Anmeldeschritte - inhaltliche Vorgaben, Leitliniencheck für Voruntersuchungs- und Planungsaufträge o Voruntersuchungen, Zustandsbewertungen (Dach, Hochbau, Statik, Elektro) o solare Ertragsberechnung, Potentialanalysen o Vorgaben zur Anlagendimensionierung, technisches Konzept, Varianten o Wirtschaftlichkeitsberechnung, Vorgabe von energiewirtschaftlichen Prämissen o Definition von konkreten Planungsinhalten und Planungstiefe		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Checkliste erstellt; Checkliste bei den ersten Gebäuden eingesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_13		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_EE_17* **Nr. aus 2021:** *4.9*	**PV-Überdachung auf kommunalen Pkw-Stellflächen installieren**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie entwickeln, bauen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck errichtet im Rahmen der PV-Strategie für städtische Pkw-Stellflächen auf allen kommunalen Parkplätzen mit mehr als 35 Stellplätzen PV-Anlagen. Die Überdachung von Parkplätzen mit PV-Modulen bietet verschiedene Vorteile: - bereits versiegelte Flächen werden doppelt genutzt - die Fahrzeuge stehen im Sommer im Schatten – die Anlagen dient somit der Hitzevorsorge - der Strom der PV-Module kann in Kombination mit E-Ladeinfrastruktur direkt genutzt werden. - Es gibt zahlreiche Parkplätze im Bestand und damit viel Fläche, um PV-Module zu installieren.
Verantwortliche/r	KWL GmbH
Meilensteine	Ausbau-Strategie entwickelt; erstes Projekt geplant und realisiert; erstes Projekt abgeschlossen
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_02, EB_EE_15

<table>
<tr><td>Nummer
EB_EE_3</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Erneuerbare Energien nutzen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Erneuerbare Wärme für die Netze erschließen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Das Ziel der Maßnahme ist, erneuerbare Wärme für die Wärmenetze deutlich auszubauen und bis 2030 zu verdreifachen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Mit dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein wird die kommunale Wärmeplanung für Lübeck verpflichtend. Diese Planung kann durch zusätzliche Potentialstudien spezifiziert werden. Bisher werden in Lübeck circa 10 Prozent der erzeugten Wärme durch erneuerbare Energie bereitgestellt. Die Stadtwerke Energie betreiben Inselwärmenetze, aber kein großes Fernwärmenetz für das gesamte Lübecker Stadtgebiet. Jedoch gibt es mit der Solarthermie-Anlage in Moisling bereits ein geplantes Projekt zur Vergrünung der Fernwärme.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die Quellen für erneuerbare Wärme unterscheiden sich in Temperatur, Wärmemenge und Verfügbarkeit. Daher ist zu prüfen, welche Wärmequellen in Lübeck vorhanden sind und für welche Anwendungen diese geeignet sind.
Für die Einbindung in die bestehenden Fernwärmenetze sind Wärmequellen mit höheren Wärmemengen zu betrachten, wie Tiefengeothermie, große Solarthermie-Parks oder Großwärmepumpen.

Damit die Potentiale erkannt und genutzt werden können, sind Untersuchungen, Potentialanalysen und Machbarkeitsstudien durchzuführen. Diese fließen in den kommunalen Wärmeplan ein. Die Machbarkeit der Lösungen wird mit Pilotprojekten unterfüttert und die Beantragung der Anlagen auf Verwaltungsseite vereinfacht.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Unterstützung durch EWKG SH;
Lage Lübecks im Norddeutschen Becken</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
kombinierbar mit energetischer Sanierung;
erhöhen der Energieeffizienz</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
bestehendes großes Gasnetz</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Materialmangel;
Fachkräftemangel</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390 Klimaleitstelle; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck ;5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Lübeck Energie</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV); 3.390.3 Untere Wasserschutzbehörde; 5.6510 Stadtplanung und Bauordnung; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Stadtwerke Lübeck Energie, städtische Mitarbeiter:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Ersatz von fossilem Erdgas und Heizöl durch dezentrale, erneuerbare Energien führt zu einer deutlichen Reduktion der Treibhausgase.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">THG-Emissionen der Wärmeversorgung Haushalte/EW zentral</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Erhöhte Energieunabhängigkeit</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *EB_EE_18* **Nr. aus 2021**	**Potential- und Machbarkeitsstudie Tiefengeothermie beauftragen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie beauftragen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, als Begleitplan zur kommunalen Wärmeplanung eine Potential- und Machbarkeitsstudie inklusive Testbohrung zu Tiefengeothermie auf dem Lübecker Stadtgebiet in Auftrag zu geben. Lübeck liegt geologisch im Norddeutschen Becken, welches bereits seit den 1980er Jahren für Tiefengeothermie genutzt wird. Erdwärme-Kraftwerke werden derzeit in Waren (Müritz), Neubrandenburg, Neustadt-Glewe und seit 2022 in Schwerin betrieben. In Hamburg-Wilhelmsburg und Eckernförde werden derzeit Untersuchungen durchgeführt. Die Temperaturen in Tiefen von 1.500 m bis 2.000 m sind direkt oder mithilfe von Wärmepumpen für den Betrieb von Fernwärmesystemen geeignet. Zunächst werden in einer Potentialstudie aufgrund geologischer Recherchen und in Absprache mit Stadtverwaltung und Stadtwerke Energien mögliche Gebiete erarbeitet. Im Rahmen einer anschließenden Machbarkeitsstudie wird geprüft, wie eine geothermische Anlage in die vorhandene oder auszubauende Wärmeinfrastruktur eingebunden werden kann. Dazu werden eine oder mehrere Probebohrungen durchgeführt. Begleitet wird das Projekt von den Genehmigungsbehörden der UWB und UBB, um die Genehmigung einer Tiefengeothermie-Anlage zu beschleunigen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Planung Geothermie-Kraftwerk begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Studie zu klären	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		
Nr.: *EB_EE_19* **Nr. aus 2021**	**Potential- und Machbarkeitsstudie Umweltwärme durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie beauftragen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.		

Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, als Begleitplan zur kommunalen Wärmeplanung eine Potential- und Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um die Nutzung von Umweltwärme aus den Lübecker Gewässern zu prüfen. Auf dem Lübecker Stadtgebiet befinden sich mit Wakenitz, Trave und Elbe-Lübeck-Kanal verschiedene Gewässer mit Volumenströmen, die für Gewässerwärmepumpen geeignet sind. Gewässer kühlen im Winter weniger stark ab als die Lufttemperatur und bilden somit ein Wärmereservoir für Wärmepumpen. Gleichzeitig ist der ökologische Wert der Gewässer zu schützen. In einer Potentialstudie werden zunächst aufgrund von technischen Parametern und Umweltschutzbelangen in Absprache mit Stadtverwaltung und Stadtwerke Energien mögliche Potentialgebiete erarbeitet. Im Rahmen einer anschließenden Machbarkeitsstudie wird geprüft, wie eine geothermische Anlage in die vorhandene oder auszubauende Wärmeinfrastruktur eingebunden werden kann. Zudem werden konkrete Entnahmeorte benannt. Begleitet wird das Projekt von den Genehmigungsbehörden der UWB und UNB, um die Genehmigung einer Gewässerwärmepumpen-Anlage zu beschleunigen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Abschluss Potentialstudie abgeschlossen; Abschluss Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Planung Geothermie-Kraftwerk begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Studie zu klären	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		
Nr.: *EB_EE_23* **Nr. aus 2021:** *5.4*	**Potentialstudie Abwärme- und Abwärmekataster erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Potentialstudie erstellen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung erfolgt.		
Beschreibung	Die Abwärme von Industrie- und Gewerbe-Prozessen ist eine wichtige Wärmequelle. Um diese zukünftig zu nutzen, wird im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung eine Potentialanalyse der industriellen und gewerblichen Abwärme und der Abwärme durch Abwasser durchgeführt. Arbeiten der Klimaleitstelle, der EBL und der Stadtwerke Energie zur Nutzung von Abwärme werden dabei mit eingebunden. Nachdem die Potentialanalyse fertiggestellt ist, wird ein Kataster aufgebaut, das die Potentiale der verschiedenen Industrien, Gewerbe und Abwasserleitungen darstellt. Dieses wird in die kommunale Wärmeplanung, die Wärmetransformationsplanung, aber auch in Energiekonzepte für Neubaugebiete und energetische Quartierskonzepte eingehen.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie;		
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Kataster erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_20* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Flusswärmepumpe Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel	Wirkungstiefe: hoch	

	Beeinflussbarkeit: direkt	Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt umsetzen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Eine Wärmeversorgungsvariante mittels Flusswasserwärmepumpe wird im Rahmen des groß angelegten VZM Sanierungsprojektes betrachtet.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, eine Flusswärmepumpe für die (teilweise) Versorgung eines kommunalen Gebäudes zu errichten. Zunächst soll anhand des VZM und der angrenzenden Trave ein gemeinsamer Fahrplan mit der Unteren Wasserbehörde, dem Schifffahrtsamt sowie den kommunalen Genehmigungsbehörden erstellt werden. Ziel ist, aus dem Pilotprojekt einen allgemeinen Genehmigungsprozess für zukünftige Flusswärmepumpen zu erstellen sowie technische und planerische Anforderungen zu benennen. Des Weiteren wird eine Potentialuntersuchung erstellt sowie eine Messung von Strömung und Temperatur für ein ganzes Jahr aufgenommen und untersucht. Der Fokus liegt dabei auf der technischen Nutzbarkeit des Gewässers sowie auf der Umweltverträglichkeit. Sind die Untersuchungen und Genehmigungen abgeschlossen, soll eine Flusswärmepumpe für die Versorgung des Gebäudes eingesetzt werden. Die hier aufgeführten Kosten beinhalten die technische und rechtliche Machbarkeitsstudie. Kosten für die Wärmepumpe liegen bei 2.000 bis 3.000 Euro pro Kilowatt Leistung. Für das VZM ist mit einer Investition von circa 100.000 Euro zu rechnen (33 KW-Anlage).		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Genehmigungsprozess definiert; Wärmepumpe fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: im Rahmen der Studie zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		
Nr.: *EB_EE_21* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt-Anlagen für Großflächen-Solarthermie errichten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt umsetzen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Baubeginn erfolgt, erste Kollektoren in KW24.2025 aufgestellt.		
Beschreibung	Die Stadtwerke Lübeck Energie beabsichtigen, bis Ende 2024 einen Solarpark in Moisling zu errichten. Der mit 10 Mio. Euro geförderte Solarpark wird als innovative Kraftwärmekopplungsanlage (iKWK) in das bestehende Moislinger Wärmenetz integriert. Der Standort befindet sich gegenüber dem neuen Bahnhaltepunkt in Moisling. Dort ist beabsichtigt, auf einer weitläufigen städtischen Ackerfläche 1.000 Flachkollektoren als Wärmespeicher auf circa 30.000 bis 40.000 m² Fläche aufzubauen. Zusätzlich entstehen dort Wärmespeicher und Funktionsgebäude		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Fördermittelantrag genehmigt (bereits realisiert); Anschluss an das Fernwärmenetz fertiggestellt; Planung abgeschlossen		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		
Nr.: *EB_EE_22* **Nr. aus 2021**	**Standard für die Genehmigung von erneuerbaren Energie-Anlagen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard erstellen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Solarleitfaden veröffentlicht; Muster-PV-Anlagen am Brolingplatz in Arbeit; Wärmepumpen-Standards kommen i. v. m. KWP. Standards werden insbesondere im Rahmen der Kommunalen Wärmeplanug und der Quartierskonzepte erarbeitet. Weiterhin wird auf die Einrichtung einer Klima- und Energieagentur hingewirkt, die als sog "One-Stop-Shop" wirken könnte und damit Bürger:innen den Genehmigungspozess deutlich erleichtern würde.		
Beschreibung	Im Rahmen der Energie- und Wärmewende werden neue große und kleinere dezentrale Energieanlagen in Lübeck gebaut. Diese nehmen in unterschiedlichem Maße Einfluss auf Umwelt, Natur und Ästhetik in der direkten Umgebung. Damit der Bau dieser notwendigen Infrastruktur durch Genehmigungsverfahren nicht verlangsamt oder verhindert wird, erarbeitet die Verwaltung Standards für die Genehmigung dieser Anlagen. Derzeit werden in der Arbeitsgruppe Energie im Bereich UNV Standards entwickelt. Diese werden über die AG Energie und mithilfe des Flächennutzungsplans an alle planerischen Fachbereiche verteilt und weiterbearbeitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	AG Energie einberufen und Themenliste erstellt; Standards entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_18, EB_EE_19, EB_EE_20; EB_EE_21, EB_EE_23		
Nr.: *EB_EE_24* **Nr. aus 2021:** *5.4*	**Dekarbonisierungspfade für Wärmenetze erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Teilnahme an Förderprojekt	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Abgeschlossen für die Wärmenetze "Vorwerk - St. Lorenz" und "Kücknitz". Beantragung der entsprechenden BEW-Förderung (Modul 1) für verbleibende Wärmenetze gemäß gesetzlicher Fristen (bis Ende 2025) in Arbeit.		
Beschreibung	Im Rahmen des Fördermittelprogramms „Bundesförderung für Effiziente Wärmenetze (BEW)“ erstellen die Stadtwerke Energie für alle Wärmenetze in Lübeck Dekarbonisierungspfade. 2022 haben die Stadtwerke Energie die Förderung für das Wärmenetz St. Lorenz Nord, St. Lorenz Süd und Vorwerk beantragt und werden alle andere Wärmenetze zukünftig auch über das Förderprogramm untersuchen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Dekarbonisierungspfad St. Lorenz/Vorwerk aufgestellt; sowie Dekarbonisierungspfad Marli		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: 40 % von der BEW

Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_25* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Großwärmepumpe Zentralklärwerk aufbauen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projektumsetzung	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Rahmen der Transformationsplanung ist die Leistungsphase 1 abgeschlossen. Aktuell Vorbereitung für die Beantragung der Leistungsphasen 2-4. Gespräche mit den EBL finden kontinuierlich statt.		
Beschreibung	EBL und Stadtwerke Energie untersuchen, ob eine Großwärmepumpe am Lübecker Zentralklärwerk errichtet und die Wärme des Reinwasserstromes für das Vorwerker Fernwärmenetz genutzt werden kann. Eine Grundlagenermittlung und Machbarkeitsanalyse liegen vor. Die technische Realisierbarkeit konnte bereits festgestellt werden. Die Anlage wird das zentrale Element sein, um die Wärmenetze Vorwerk und St. Lorenz zu vergrünen. Derzeit bearbeiten die Stadtwerke Energie einen Antrag auf Förderung einer Wärmenetz-Transformationsplanung nach dem BEW: Hierbei wird die Anlage berücksichtigt, weiter untersucht und genehmigungsreif geplant. Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) und Stadtwerke Energie haben in einem Vorgespräch ihr gemeinsames Interesse an dem Vorhaben festgestellt. Eine gemeinsame Absichtserklärung konkretisiert die weitere Zusammenarbeit.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck Energie; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Förderung beantragt; Dekarbonisierungspfade St. Lorenz/Vorwerk aufgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: im Rahmen der BEW
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_EE_26* **Nr. aus 2021**	**Potential- & Machbarkeitsstudie Wärmespeicherung durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Als Zusatzuntersuchung zur kommunalen Wärmeplanung wird eine Potential- und Machbarkeitsstudie Wärmespeicherung durchgeführt. Sobald die Potentialuntersuchungen zu Geothermie, Umweltwärme und Abwärme abgeschlossen sind, ist im Rahmen der kommunalen Wärmewende ein Fahrplan für die Wärmenetze zu erstellen. Im Rahmen dessen ist zu betrachten, welche Bedarfe es an saisonaler und kurzfristiger Wärmespeicherung gibt. In einer Potentialstudie sind in Frage kommende Flächen in der Nähe der Wärmenetze zu untersuchen und in einer Machbarkeitsstudie deren Einbinden in Wärmenetze darzustellen.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Machbarkeitsstudie abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_27* **Nr. aus 2021**	**Ausbaustrategie Großwärmepumpen erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Auf Basis des kommunalen Wärmeplans ergibt sich eine zeitlich festgelegte Ausbaustrategie für Großwärmepumpen, um die Lübecker Wärmenetze zu versorgen. Die Hansestadt Lübeck und die Lübecker Stadtwerke Energie verpflichten sich zur Umsetzung der Ausbaustrategie.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck Energie		
Meilensteine	Übersichtkarte für geplante Großwärmepumpen erstellt; zeitlicher Ablaufplan für Baumaßnahmen erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Strategie zu klären	Fördermittel: zu klären

Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12

<table>
<tr><td>Nummer
EB_EE_4</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Erneuerbare Energien nutzen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Erneuerbare Wärme außerhalb der Netze erschließen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel der Maßnahme ist, den Anteil erneuerbarer Wärme für Gebäude, die sich außerhalb der bestehenden oder zu entwickelnden Wärmenetze befinden, deutlich zu erhöhen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck gibt es kein zentrales Fernwärmenetz. Die Inselnetze werden im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung ausgeweitet. Dennoch gibt es Gebiete, die sich nicht für den Anschluss an ein zentrales Wärmenetz eignen.
Dazu gehören Gebiete im Außenbereich, Einfamilienhausgebiete mit niedrigen Wärmebedarfen und Gebäude, deren Erschließung aus technischen Gründen nicht gewährleistet werden kann.
Für die Gebäude, die häufig im Privatbesitz sind und keinen großen Wohnungsunternehmen gehören, werden Lösungsansätze zur dezentralen Wärmeversorgung und als kleine Insellösungen entwickelt.
Auch kommunale Gebäude mit bestehenden, dezentralen Heizungsanlagen, die nicht an die Fernwärme angeschlossen werden können, werden betrachtet.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die Wärmewende abseits der Wärmenetze birgt besondere Herausforderungen, aber auch Chancen. Auf Gebäudeebene können Quellen mit geringerem Wärmepotential, wie Gewässer, oberflächennahe Geothermie oder Abwasser, genutzt werden.
Die Lösungen sind kleinteiliger und der Einsatz ist abhängig von jedem einzelnen Hausbesitzer und jeder einzelnen Hausbesitzerin. Die Hansestadt Lübeck kann mit ihren kommunalen Gebäuden eine Vorreiterrolle einnehmen und über Öffentlichkeitsarbeit und Anreizsysteme Hauseigentümer:innen motivieren.
Eine Versorgung der Gebäude mit „grünem Gas“ über bereits vorhandene Erdgas-Leitungen ist kritisch zu prüfen. Dabei sollte neben Wirtschaftlichkeit und ökologischem Nutzen auch die regionale Wertschöpfungskette betrachtet werden.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
engagierte Siedlergemeinden als Multiplikatoren;
EWKG SH</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
kombinierbar mit Sanierung;
Energieeinsparung</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Kosten für private Haushalte</td><td colspan="2"><u>Risiken:</u>
Materialknappheit;
Fachkräftemangel</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Lübeck Energie</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Gebäudeeigentümer:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck für Gebäude und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Ersatz von fossilem Erdgas und Heizöl durch dezentrale, erneuerbare Energien führt zu einer deutlichen Reduktion dieser Treibhausgase.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">THG-Emissionen der Wärmeversorgung Haushalte/EW dezentral</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Erhöhte Energieunabhängigkeit</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *EB_EE_29* **Nr. aus 2021**	**Quartiersberatung einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Eine Energieberatung vor Ort im Quartier Brolingplatz ist durch die Verbraucherzentrale etabliert. Im Quartier Marli wurden in 2024 Energie- und Sanierungsberatungen für Wohnungsunternehmen durchgeführt. Weitere Veranstaltungen im Quartier Brolingplatz und Marli befinden sich in der Umsetzung. Die Verstetigung des Angebots und Durchführung in weiteren Quartieren ist in Planung		
Beschreibung	Gemeinsam oder im Wechsel organisieren die Handwerkskammer Lübeck, Lübecker Handwerksbetriebe, die Klimaleitstelle, Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein sowie Haus & Grund e.V. Veranstaltungen in Lübecker Quartieren, um Hauseigentümer:innen beim Heizungstausch zu beraten. Die neu gegründete Regionale Energie- und Klimaagentur soll die weitere Koordination übernehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Erste Quartiersveranstaltung organisiert und stattgefunden; zwei Veranstaltungen pro Jahr koordiniert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		
Nr.: *EB_EE_28* **Nr. aus 2021**	**Potentialuntersuchung „Grünes Gas“ beauftragen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Potentialuntersuchung	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Der KWP hat das lokale Biogaspotenzial für den Wärmesektor erhoben und sich dabei auf die biologischen Abfälle fokussiert. Wasserstoff und synthetische Gase wurden aus Kostengründen zurückgestellt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt die Beauftragung einer Potentialstudie „Grünes Gas“ für Lübeck. Die Studie soll zeigen, welchen Anteil Biogas oder über erneuerbare Energien erzeugter Wasserstoff bzw. synthetisches Methan an der zukünftigen Energieversorgung ausmachen kann – als Ersatz für fossiles Erdgas. Insbesondere sollen dabei Lübecker Industrie und Gewerbe auf deren Bedarf an Prozesswärme und fossilen Gasen als Prozessgas untersucht werden. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu überprüfen: Für wasserstoffbasierte Gase: - Produktionsstandort des Gases - Herkunft des Stroms für die Wasserstoffproduktion		

	- Transportwege des Gases Für Biogas: - Flächenbedarf für Biogas - Herkunft des Biogases - Transportwege des Gases Zudem soll eine ökologische und wirtschaftliche Betrachtung der gesamten Lieferkette erfolgen und die Entwicklung des weltweiten Bedarfs von synthetischen Gasen für Industrie, Mobilität und den Hochtemperatur-Wärmesektor einbezogen werden.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Auftrag vergeben; Studie fertiggestellt und Ergebnisse öffentlich vorgestellt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: 10.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *EB_EE_30* **Nr. aus 2021**	**Private Energieverbünde fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fördern	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In Siedlungen bietet es sich vielfach an, beim Austausch dezentraler Heizungsanlagen (Gasheizungen) mit Nachbar:innen in eine gemeinschaftliche regenerative Heizungsversorgung zu investieren. So können Erd- oder Luftwärmepumpen mehrere Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser versorgen. Die gemeinschaftliche Versorgung benötigt einen klaren Rechtsrahmen, z. B. in Form einer Genossenschaft. Die Hansestadt Lübeck fördert die Gründung solcher Energieverbünde mit einer kostenfreien Rechtsberatung und einer Anschubfinanzierung.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Förderprogramm aufgebaut; Erstberatung und Förderung angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_32		
Nr.: *EB_EE_31* **Nr. aus 2021**	**Rückbaustrategie Gasnetz starten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fördernung	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Auf Basis des kommunalen Wärmeplans ergibt sich eine Rückbaustrategie des Gasnetzes. Der Ausbau des Fernwärmenetzes und die Umstellung von dezentralen Gasheizungen auf Wärmepumpen werden dazu führen, dass das Erdgasnetz in bestimmten Gebieten zurückgebaut werden kann. Die Strategie soll einen sicheren Rahmen für die Betreibenden der Netze sowie die Gebäudeeigentümer:innen geben und informieren, wann und wo die Versorgung mit Erdgas eingestellt wird.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Energie Lübeck		
Meilensteine	Zeitlicher Ablaufplan für Rückbau erstellt; öffentliche Informationskampagne zum Rückbau des Gasnetzes gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nr.: *EB_EE_32* **Nr. aus 2021**	**Kampagne Wärmepumpen-Austausch von fossilen Heizungen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentliche Kampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Öffentlichkeitskampagne zum Thema Wärmepumpen zu entwickeln und ein neues Förderprogramm der Stadtwerke Energie Energie aufzulegen, um fossile Heizungsanlagen auszutauschen. Die Klimaleitstelle und die Stadtwerke Energie Energie entwickeln zusammen ggf. mit der Regionalen Energie- und Klimaagentur, eine Beratungs- und Austauschkampagne zum Thema Wärmepumpen. Dezentrale Wärmepumpen sind klimafreundliche Lösungen für die Wärmeversorgung einzelner Gebäude. Besonders für Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften sind Einzelwärmepumpen sehr gut einsetzbar. Für Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser ist die Versorgung mehrerer Wohneinheiten über eine zentrale Wärmepumpe vorzusehen. Im Rahmen der Kampagne werden Hauseigentümer:innen gebäudespezifische Informationen bereitgestellt. Auf Veranstaltungen in den verschiedenen Stadtteilen werden Beispiellösungen vorgestellt. Vor der Errichtung müssen die Eigentümer:innen verschiedene gebäudespezifische Fragen klären. Das bisherige Förderprogramm der Stadtwerke Energie Energie Lübeck, das den Austausch von alten Ölheizungen zu Gasheizungen attraktiv gestaltet, wird ersetzt durch ein Programm, das die Entsorgung von fossilen Heizungsanlagen (Öl & Gas) und den Einbau erneuerbarer Energieanlagen fördert.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	neues Stadtwerke Energie-Förderprogramm aufgesetzt; Öffentlichkeitskampagne gestartet; erster Antrag bewilligt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

Handlungsfeld Mobilität

Nummer	**Thema**		
MO_Fuss_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes

Stellschraube	**Fußverkehr fördern**	
Maßnahmentitel	**Öffentliche Räume fußgängerfreundlich gestalten**	
Ziel	Ziel ist, öffentliche Räume für den Fußverkehr derart zu gestalten, dass ein sicheres, weitestgehend barrierefreies, bequemes, attraktives und schnelles Vorankommen möglich ist. Die Planung des öffentlichen Verkehrsraums soll dafür im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen erfolgen.	
Ausgangslage	Lübeck bietet eine relativ kompakte Innenstadt, die kurze (Fuß-)Wege begünstigt. Aufgrund der Historie sind manche Fußverkehrsanlagen sehr schmal, uneben und nicht barrierefrei. Insbesondere zeigt sich das in der Innenstadt, wie der „Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept“ (2019) belegt. Allerdings genügen auch in vielen gründerzeitlichen Quartieren die Fußverkehrsanlagen nicht den Anforderungen an Breite, Oberflächenqualität und Barrierefreiheit. Der Ausbau des ÖPNV, die Erweiterung des Radwegenetzes und die Umgestaltung der Verkehrsflächen eröffnen die Möglichkeit, in diesem Zuge auch die Fußverkehrsinfrastruktur aufzuwerten.	
Strategie	Der Fußverkehr wird, wie bisher, in bestehende Konzepte und Planungen integriert. Vorbild ist der Rahmenplan Innenstadt, in welchem dem Fußverkehr die höchste Priorität (vor Radverkehr, ÖPNV und Kfz) eingeräumt wurde. Auch bezüglich der Umsetzung zeigt z. B. das Pilotprojekt Beckergrube, wie die Umverteilung des Verkehrsraumes erfolgreich gelingen kann. Für die Zukunft entscheidend ist es, solche bestehenden Pilotprojekte weiterzuentwickeln und darauf aufbauend zahlreiche weitere Maßnahmen umzusetzen. Wichtig ist dabei, das gesamte Stadtgebiet für entsprechende Projekte zu berücksichtigen.	
	<u>Stärken</u> kompakte Innenstadt: kurze Wege; Verknüpfung z. B. mit Glasfaserausbau	<u>Chancen</u> gesteigerte Nutzung des ÖPNV; effektive Flächennutzung
	<u>Schwächen</u> Fußverkehr besitzt derzeit schwache Lobby; begrenzter verfügbarer Verkehrsraum	<u>Risiken</u> lange Sanierungszeiten
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS); 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung; 5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte	
Einzubindende Gruppen	Senior:innenbeirat; Beirat für Menschen mit Behinderungen; TH Lübeck; Anwohner:innen; LTM	
Zielgruppe	Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr ist für mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen Lübecks verantwortlich. Durch den Fußverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Im Gegenteil werden durch dessen Förderung (Auto-)Fahrten im urbanen Gebiet vermieden und damit THG-Emissionen reduziert. Die Reduzierung des Modal Split Autoverkehr um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von ca. 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.	
Erfolgsindikatoren	Indikatoren zur Zielerreichen müssen ausgearbeitet werden,	
Zusätzlicher Nutzen	Lärm und Schadstoffe reduzieren, Tourismus und Gesundheit fördern, Aufenthaltsqualität steigern	

Hinweise & Sonstiges	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): https://www.fgsv-verlag.de/rast

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_Fuss_01* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Hochwertige Standards für die Sanierung und den Neubau von Fußwegen verwenden**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird in Planungen laufend berücksichtigt. Grundlagen für Monitoring müssen ausgearbeitet werden.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine erhebliche Verbesserung bei Sanierung und Neubau von Fußwegen. Besonders wichtig für den Fußverkehr sind rutschsichere Oberflächen und eine ebene Fläche, sowie abgesenkte Bordsteine. In Lübeck haben sowohl die Gehwegoberflächen hinsichtlich Qualität und Breite als auch die Querungsmöglichkeiten der zahlreichen gepflasterten Straßen deutlichen Verbesserungsbedarf. Die aktuellen Regelwerke zur Beschaffenheit von Fuß- und Radwegen (RASt, ERA, EFA) müssen konsequent umgesetzt werden. Die Verwaltung legt ein verbindliches, deutlich gesteigertes Sanierungsziel fest und setzt dieses um.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Sanierungsziel beschlossen; zusätzliches Personal eingestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1,5	Sachkosten: 200.000 Euro/km	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_02* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Fuß- und Radverkehrsanlagen baulich trennen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird laufend in Konzepten verfolgt. Keine Rückmeldung zum Stand der Bestandsprüfung.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt die Trennung, wo immer sinnvoll und machbar, von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Das Splitten von Fuß- und Radverkehr ist – besonders bei einer weiteren Zunahme der beiden Verkehrsarten – auf sehr vielen Streckenabschnitten notwendig, um die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen. Das bedeutet die bauliche Trennung bei neuen Verkehrsanlagen, außer in begründeten Einzelfällen. Für den Bestand soll geprüft werden, an welchen Strecken eine bauliche Trennung sinnvoll ist. Darauf aufbauend werden die bestehenden Anlagen schrittweise aufgewertet, was je nach Gegebenheiten etwa 200.000 Euro pro Kilometer kostet.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Prüfauftrag erteilt; Sanierungsziel beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 200.000 Euro/km	Fördermittel: zu klären

Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_04* **Nr. aus 2021:** *6.4*	**Verkehrsversuch Beckergrube weiterführen**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Baustart 1. Bausabschnitt: 15.10.2024 2. Bauabschnitt in Vorplanung		
Beschreibung	Seit 2020 folgt der Verkehrsversuch Beckergrube in der Lübecker Innenstadt das Ziel, den Straßenverkehr in diesem Bereich deutlich zu reduzieren und den Durchgangsverkehr zu regeln. Somit konnte der öffentliche Raum durch weniger Lärm, mehr Grün (u.a. auch Urban Gardening), öffentliche Sitzmöbel und mehr Fahrradabstellanlagen aufgewertet werden. Nach der erfolgreichen Evaluation wurde veranlasst, den Verkehrsversuch zu verstetigen und dabei Optimierungspotentiale zu berücksichtigen. Damit soll die Beckergrube als Vorbild für den Umbau weiterer Straßenzüge dienen. Außerdem könnte der verkehrsberuhigte Bereich zukünftig noch ausgeweitet werden.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung		
Meilensteine	Evaluation abgeschlossen; Verstetigung veranlasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_MIV_4		
Nr.: *MO_Fuss_05* **Nr. aus 2021**	**Überquerung am St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg sicher einrichten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Stand Oktober 2025: Maßnahme wurde fertiggestellt.		
Beschreibung	Unterirdische Querungen sind für einige Radfahrende und Zufußgehende ein Hindernis und können einen Angstraum darstellen. Für mobilitätseingeschränkte Personen mit und ohne Gehhilfen, Rollstühlen, Kinderwagen oder mit schweren (Lasten-)Rädern ist eine Nutzung nicht oder nur schwer möglich. Aus diesem Grund soll die Unterquerung beim St.-Jürgen-Ring / Mönkhofer Weg umgebaut werden. Das notwendige Budget für eine oberirdische Querung des St.-Jürgen-Rings ist bereits im Haushalt 2023 vorgesehen. Aufgrund der wichtigen Anbindung in den Hochschulstadtteil wird auf eine rad- und fußgänger:innenfreundliche Schaltung geachtet, sowie die Zubringer entsprechend der zu erwartenden Verkehrsmengen ausgebaut.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Auftrag erteilt; Genehmigungsplanung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *MO_Fuss_03* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Prüfauftrag zur Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen (2,5 m) vergeben und Sanierungsplan erstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt als Ausbauziel eine sichere und zukunftsgerichtete Mindestbreite von Fußwegen. Die Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen beträgt nach gängigen Richtlinien 2,5 m (siehe MO_Fuß_1). Vielerorts, vor allem in der Altstadt und den gründerzeitlichen Vierteln, wird diese Mindestbreite nicht eingehalten. Die Verwaltung erteilt einen Auftrag, die Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen zu prüfen und erstellt darauf aufbauend einen Sanierungsplan. Ist die Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge oder Ähnliches verringert, sollten entsprechende Anordnungen zur Sicherung der Mindestbreite getroffen werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	In der Innenstadt Gehwegbreite geprüft; anliegende (gründerzeitliche) Quartiere geprüft; Sanierungsplan erstellt; Sanierung im ersten Quartier umgesetzt; Gehwegparken kontrolliert und ggf. illegales Parken unterbunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_Fuss_06* **Nr. aus 2021**	**Ampelschaltung für mobilitätseingeschränkte Gruppen anpassen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Grünphasen einiger Fußgängerampeln sind für mobilitätseingeschränkte Personengruppen nicht ausreichend, um Straßen zu queren. Ergänzend zu den bereits installierten Blindentastern soll geprüft werden, welche technischen Möglichkeiten für eine aktiv beeinflussbare Verlängerung der Grünzeit für die betreffenden Personen möglich sind. Eine Kooperation zwischen dem DOS und den Verantwortlichen aus Stadtgrün und Verkehr wird angestrebt.		
Verantwortliche/r	5.660.3-4 Bau Verkehrseinrichtungen		

Meilensteine	auf technisches Konzept geeinigt; Installation begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_07* **Nr. aus 2021**	**Mehr Orientierungshilfen für Fußgänger:innen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Installation von Orientierungshilfen für Fußgänger:innen steigert die Attraktivität des Fußverkehrs. Als Orientierungshilfen werden zum einen vermehrt Wegweiser für Fußgänger:innen installiert. Zum anderen wird an jeder Bushaltestelle ein Lageplan inklusive fußläufiger Ziele in Gehminuten ausgehängt, um die Verknüpfung zum ÖPNV zu stärken. Ein Fußgängerleitsystem soll mithilfe von LTM geplant werden. Der Umfang dieses Systems und die planerischen Inhalte sind innerhalb der Verwaltung abzustimmen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	25 Orientierungshilfen aufgestellt; Hälfte der Bushaltestellen mit Lageplänen ausgestattet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_08* **Nr. aus 2021**	**Gesteigerte Dichte an Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	In Infrastruktur investieren	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. empfiehlt, Bänke, Aufenthaltsflächen und (provisorische) Sitzmöglichkeiten im Abstand von maximal 300 m voneinander zu platzieren. Es gilt, diesen Richtwert zeitnah durch Investition in entsprechende Infrastruktur zu erreichen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	25 Sitzgelegenheiten aufgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_Rad_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Radverkehr stärken**		
Maßnahmentitel	**Radinfrastruktur breit, sicher und ebenmäßig gestalten**		
Ziel	Ziel ist, den Radverkehrsanteil wesentlich zu erhöhen, damit mehr und weitere Wege zurückgelegt werden. Die Radinfrastruktur wird erweitert, aufgewertet und sicherer gestaltet. Die Empfehlungen für Radverkehr (ERA) sollen konsequent bei Neu- oder Umbauarbeiten sowie in deren Ausschreibungen berücksichtigt werden.		
Ausgangslage	Lübeck ist durch seine Topographie ideal geeignet für den Radverkehr, viele Menschen fahren bereits mit dem Rad. Allerdings sind viele Radverkehrsanlagen in schlechtem Zustand und entsprechen nicht den gängigen Empfehlungen ERA, (siehe Hinweise und Sonstiges). Auf vielen Straßen teilen sich Radfahrende auf zu engen Fahrradschutzstreifen mit dem motorisierten Straßenverkehr die Fahrbahn. Die bestehende Radinfrastruktur wird den wachsenden Anforderungen der Mobilitätswende nicht gerecht.		
Strategie	Die gängigen Empfehlungen der ERA sollen die Grundlage sämtlicher fachlicher Planungen bilden. Darüber hinaus soll die fahrradgerechte Infrastruktur durch eine neue Verteilung des Verkehrsraums, das Anpassen von Ampelschaltungen sowie die Umsetzung von Pilotprojekten vielseitig weiterentwickelt werden.		
	<u>Stärken</u> Topographie in Lübeck gut geeignet; Radverkehr hat Lobby + Netzwerke in HL	<u>Chancen</u> Förderung der Intermodalität; zukünftig weniger Flächenverbrauch und -versiegelung	
	<u>Schwächen</u> begrenzt verfügbarer Verkehrsraum; Umsetzung kostenintensiv	<u>Risiken</u> Weltkulturerbe; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.1.3 Straßenverkehrsbehörde; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 5.660.3 Verkehrswegebau;		
Einzubindende Gruppen	Runder Tisch Radverkehr; Senior:innen-Beirat; Behinderten-Beirat; ADFC; Handwerkskammer; IHK; Wirtschaftsförderung GmbH		
Zielgruppe	Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Durch den Radverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Positiv ist, dass Radverkehrsförderung den Autoverkehr im urbanen Gebiet reduziert und damit THG-Emissionen vermeidet. Die Reduzierung des Autoverkehrsanteils am Modal Split um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen CO_{2eq} pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Ranking im Fahrrad-Klima-Test; Verkehrsleistung Radverkehr; Unfallstatistik Radverkehr		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, langfristig weniger Infrastrukturausgaben, da weniger Flächenverbrauch durch Kfz-Verkehr		
Hinweise & Sonstiges	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): https://www.fgsv-verlag.de/era		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_Rad_08* **Nr. aus 2021**	**Verkehrsversuch Fackenburger Allee auswerten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Verkehrsversuch ist abgeschlossen. Evaluationsbericht wurde erstellt (VO/2024/13439).		
Beschreibung	Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurde der Verkehrsraum der Fackenburger Allee neu verteilt und insbesondere dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum und dadurch Sicherheit gegeben. Der ergebnisoffene und transparente Verkehrsversuch wird laufend evaluiert. Nach positiver Evaluation kann eine Verstetigung stattfinden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Verkehrsversuch gestartet (erfolgt); Evaluation abgeschlossen; eventuell verstetigt; auf andere Straßenabschnitte übertragen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_01* **Nr. aus 2021:** *6.2*	**Weitere Radschnellwege errichten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Weitere Trassen für Radschnellwege werden im Verkehrsentwicklungplan (VEP) geprüft		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, weitere Radschnellwege zu errichten und überregionale Rad(schnell)wege anzubinden. Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Dort ist der Radverkehr i.d.R. auf einer eigenen, vom restlichen Verkehr getrennten Infrastruktur unterwegs. Durch weitgehende Kreuzungsfreiheit und große Kurvenradien ist eine gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit mit geringem Energiebedarf möglich. Sobald der Radschnellweg zwischen Bad Schwartau und Groß Grönau fertiggestellt ist, sollen weitere Radwege folgen, vor allem zur Verbindung der Gewerbegebiete mit der Innenstadt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	1 Radschnellweg gebaut; 3 Radschnellwege gebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 1,5 Mio. Euro/km	Fördermittel: möglich

Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_03* **Nr. aus 2021**	**Weitere Fahrradstraßen ausweisen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Verkehrsrechtliche Anordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Fahrradstraße Werner-Kock-Str. wurde neu eingerichtet. Weitere Ausweisung von Fahrradstraßen sind in Arbeit.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen und setzt sich für eine starke Erweiterung des Fahrradwegenetzes ein. Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Bestandteil eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes und fördern den Umweltverbund. Es liegt bereits eine Liste für die Anordnung möglicher Fahrradstraßen vor (siehe: VO/2020/09547-01). Diese wurde vom ADFC erstellt und vom Bauausschuss ergänzt. Auf ihrer Grundlage sollen konsequent neue Fahrradstraßen angeordnet werden. Das soll auf gut geeigneten Straßen – wie der Eschenburgstraße – prioritär und direkt stattfinden.		
Verantwortliche/r	5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (vordringlich); 11 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (vordringlich und perspektivisch); 13 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (alle Straßen, in VO/2020/09547-01 genannt); Fahrradwegenetz massiv ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: je nach Straße 5.000 – 100.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_05* **Nr. aus 2021**	**Radverkehrsanlagen konsequent räumen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Dienstanweisung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Projekt ist im Aufbau. Gestartet nach Beschluss MAKS.		
Beschreibung	Ein konsequenter und verlässlicher Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen ist für Radfahrer:innen essenziell: Alle Hauptrouten sollen mindestens zeitgleich mit den Fahrbahnen geräumt werden. Vorbild sind die skandinavischen Länder mit viel Schnee über einige Monate. Dort werden zuerst die Radverkehrsanlagen geräumt und im Anschluss die Straßen. Dies gilt auch für Laub im Herbst und abgebrochene Äste nach Stürmen.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	Stellenplan geändert; Rad- und Fußwegräumung ab 2023 priorisiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: umgerechnet auf 3,5 Vollzeitstellen im Jahr. Benötigt werden für die Winterdiensteinsätze innerhalb	Sachkosten: 350.000 Euro bei 21 Winterdiensteinsätzen	Fördermittel: keine

	von 4 Monaten 30 Kraftfahrer:innen exklusiv für den Winterdienst.		
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_06* **Nr. aus 2021:** *7.2*	**Grundsatz über Ampelschaltung prüfen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Projekt VIAA gestartet. Erste Teststrecken werden ausgerüstet. Stand Oktober 2025: Projekt VIAA schreitet voran. Erste LSA sind umgerüstet. Jetzt wird aktuell der Ampelphasenassistent ausgeschrieben.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, auf ausgewählten Vorrangrouten die Ampelschaltung für Radfahrende anzupassen. Ziele sind ein durchgängiges Fahren auf den Hauptrouten des Radverkehrs sowie minimale Wartezeiten an Kreuzverkehren. Jedes Verkehrsmittel benötigt Vorrangrouten, auf denen die Nutzer:innen komfortabel und sicher fahren können. Dies muss auch bei Ampelschaltungen berücksichtigt werden. Neben der bisher vorherrschenden Grünen Welle für den Autoverkehr sollen Vorrangrouten für den Radverkehr bestimmt werden, um das schnelle Vorankommen zu ermöglichen. Die entsprechenden Ampelstandorte sollten sich vorzugsweise entlang der viel befahrenen Radverkehrsrouten befinden. Diese können beispielsweise aus den Heatmaps von Stadtradeln oder dem Winterräumungsplan der EBL ermittelt werden. Hier sollten keine manuellen Anforderungsampeln für Radfahrende vorgesehen werden und die Wartezeit 30 Sekunden pro Kilometer Wegstrecke nicht überschreiten. Das bedeutet, dass auf den Hauptrouten des Radverkehrs die Signalschaltungen vorrangig auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt werden, unter anderem mit längeren Grünzeiten; und dort, wo es erforderlich und sinnvoll möglich ist, mit koordinierten Signalschaltungen zur Grüne Welle führt. Bei Konkurrenzsituationen des Radverkehrs mit dem ÖPNV und/oder dem Fußgängerverkehr sind Prioritäten derart festzulegen, dass lange Wartezeiten beider Verkehrsarten möglichst vermieden werden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Grünzeiten des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen eines Versuchs maximiert (z. B. Kronsforder Allee, Ratzeburger Allee); 5 weitere Routen ergänzt;		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_07* **Nr. aus 2021**	**Fahrradfreundliches Konzept für die Mühlentorbrücke erstellen**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Planung im Zusammenhang mit Radschnellweg und Sanierung Mühlentorbrücke und Umbau Mühlentorknoten in Arbeit.		

Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt ein fahrradfreundliches Konzept für die Mühlenbrücke und die Zubringer (Mühlenstraße, Mühlentorkreisel, Wallstraße). Der Um- oder Neubau der Mühlentorbrücke ist eine gute Möglichkeit, um für den Rad-und Fußverkehr ein zukunftssicheres Konzept zu gestalten. Die Mühlentorbrücke ist die am häufigsten von Radfahrenden befahrene Brücke zur Altstadt. Es fahren über 7.500 Personen (Zahlen aus MID 2017) mit dem Fahrrad täglich über diese Brücke, darunter viele Schülerinnen und Schüler. Diese hohe Frequenz muss in der weiteren Planung der Neugestaltung berücksichtigt werden. Zu prüfen ist eine ganzheitliche Gestaltung dieser Strecke von der Ratzeburger Allee über den Mühlenkreisel, die Mühlentorbrücke bis zur Mühlenstraße im Sinne eines sicheren und zukunftsgewandten Verkehrs. Das Ziel ist ein Konzept im Sinne des Umweltverbundes, das einen weiteren Anstieg und den entsprechenden Platzbedarf des Radverkehrs berücksichtigt.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Rad- und Fußwege im Konzept mit mindestens zwei Meter Breite + Sicherheitsraum berücksichtigt; Stadtbahn als Option berücksichtigt; Mühlentorbrücke mit richtlinienkonformen Rad- und Fußwegen incl. Schutzstreifen neu oder umgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_10* **Nr. aus 2021**	**Alternative Streumittel auf Radwegen im Winterdienst testen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Winterdienstkonzept liegt den politischen Gremien vor: VO/2023/12406 (am 30.11.23 zurückgestellt) - Es wird mit Salz/Salzsole gearbeitet und die Entsorgungsbetriebe Lübeck gewährleisten zwischen 7:00 und 20:00 Uhr freie Radwege nach dem Routenplan für den Winterdienst.		
Beschreibung	Bereits in der Wintersaison 2019/20 und 2020/21 wurde auf dem Fahrradweg neben der Brandenbaumer Landstraße ein Feldversuch mit alternativen organischen und biologisch abbaubaren Streumitteln durchgeführt, die nicht eingesammelt werden müssen. Im Pilotprojekt „Formiate“ wurden deren Auswirkungen auf die Befahrbarkeit und das Straßenbegleitgrün ermittelt und als positiv ausgewertet. Das Projekt wurde im Winter 2022/23 auf weitere Strecken ausgeweitet. Für eine Freigabe zur Ausweitung des Einsatzes umweltfreundlicher Taumittel – z. B. Formiate – auf allen Radwegen im Stadtgebiet, einschließlich einer Änderung der Straßenreinigungssatzung, ist zuvor ein Beschluss der Bürgerschaft zu erwirken.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	Evaluation durchgeführt; Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; Straßenreinigungssatzung geändert; Testgebiet auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_13* **Nr. aus 2021**	**Service-Stationen errichten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Bericht über die Errichtung von Fahrrad-Service-Stationen wurde den politischen Gremien vorgelegt (VO/2023/12666). Aktuell sind 14 Stationen auf dem Lübecker Stadtgebiet errichtet.		
Beschreibung	Service-Stationen im Stadtgebiet sind eine gute Unterstützung für Radfahrende, denn so können kleine Reparaturen selbst durchgeführt werden. Gleichzeitig sind die Stationen ein sichtbares Zeichen, dass der Radverkehr durch die Hansestadt Lübeck aktiv gefördert wird. Die Hansestadt Lübeck unterhält bereits mehrere Service-Stationen für Fahrräder, eine davon befindet sich am Verwaltungszentrum Mühlentor. Weitere derartige Service-Stationen sollen auf kommunalen Liegenschaften, z. B. an Schulen, errichtet werden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 Service-Stationen errichtet; 15 Service-Stationen errichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_14* **Nr. aus 2021**	**Radwege neu bauen und sanieren**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	z.Zt aus haushalterischen Gründen nicht möglich. Programm wird trotzdem weitergeführt		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Erhöhung der Sanierungsrate von Radwegen, Überwegen und der weiteren Infrastruktur und setzt sich für eine starke Erweiterung des Fahrradwegenetzes ein. Ein hochqualitatives Fahrradnetz mit breiten und glatten Oberflächen ist das entscheidende Kriterium, um zukünftigen Verkehr auf das Fahrrad zu verlagern. Die systematische Verbesserung des Angebots für Radfahrende, umfasst eine gute Oberfläche, breite Radwege, konfliktarme Aufteilung, großzügige Aufstellflächen und wenn möglich, bauliche oder gut erkennbare Trennung. Dies erhöht die Sicherheit und damit die Attraktivität des Radverkehrs. In Zusammenarbeit mit externen Akteuren, wie unter anderem dem Runden Tisch Radverkehr, wurden Lösungen erarbeitet und entsprechende Pläne vorgestellt. Für die strategische Planung des Radverkehrs wird der Verkehrsentwicklungsplan entsprechend der Klimaschutzziele erstellt, auf operativer Ebene werden für die konkrete Planung und Umsetzung wesentlich mehr Ressourcen für Verwaltung und Sanierung und Neubau notwendig werden. Ziel ist die Verdopplung des Radverkehrs (VO/2020/08920).		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün & Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 Personalstellen einrichten Haushaltmittel 80€ pro Einwohner pro Jahr für Rad- und Fußwege 500 Fahrradstellplätze pro Jahr Sanierungsrate auf 20km pro Jahr festlegen		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: 5	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_09* **Nr. aus 2021**	**Öffentliches Fahrradverleihsystem in Lübeck starten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Leihräder eines Privatunternehmens stadtweit verfügbar. Daher zunächst keine weiteren Aktivitäten zur Umsetzung eines kommunalen Systems geplant.		
Beschreibung	Ein Fahrradverleihsystem ist bereits in nahezu allen Großstädten vorhanden und ein wichtiger Teil der multimodalen Mobilität. Eine Vorlage (VO 2021 10481) zum Grobkonzept des Fahrradverleihsystems liegt der Bürgerschaft bereits vor. Auch für die konkrete Planung und die notwendigen Haushaltsmittel existiert ein Antrag (VO 2022 11013). Ziel ist, dass eine Auseinandersetzung der entsprechenden Gremien mit diesem Antrag stattfindet, damit nach positivem Beschluss ein detailliertes Konzept erarbeitet werden kann. Auf dessen Grundlage soll das Fahrradverleihsystem für Lübeck zeitnah gestartet werden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; detailliertes Konzept vorgelegt; Fahrradverleihsystem erfolgreich gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_Rad_02* **Nr. aus 2021**	**Tempo 30 ausweiten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Ordnungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Eine reduzierte Geschwindigkeit in der Stadt – oder in Teilen davon – vermindert schwere Unfälle. Das Sicherheitsgefühl für Radfahrende erhöht sich, da die Geschwindigkeitsdifferenzen geringer sind. Insgesamt fließt der Verkehr gleichmäßiger, was den Kraftstoffverbrauch ebenso wie das Abgasaufkommen reduziert. Die entsprechende Lärmreduktion ist auch bei E-Autos gegeben, da Abrollgeräusche leiser werden. Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet sollen daher sukzessive ausgeweitet werden. Vorrang sollen dabei Stellen mit Tempo 50 haben, wo kein ausreichender Seitenabstand nach „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) zu Radfahrenden gegeben ist. Aktuell ist die Beschränkung des fließenden Verkehrs, also die Einrichtung von Tempo 30, nur durch eine Einzelfallprüfung möglich, wenn eine Gefahrenlage besteht. Die Hansestadt Lübeck sollte Mitglied der Initiative „Lebenswerte Städte“ werden, die sich für lebendige, attraktive Städte einsetzt und Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; 3 neue Zonen ausgewiesen; 10 neue Zonen ausgewiesen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
* Keine endgültige Abstimmung erfolgt, aber wichtige Akteur:innen erreicht, um die jeweilige Aktivität durchzusetzen.			

Nr.: *MO_Rad_04* **Nr. aus 2021**	**Sommerstraßen für den Radverkehr erproben**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Bestimmte Straßenabschnitte sollen im Rahmen eines Pilotprojektes oder eines Verkehrsversuches temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt und in dieser Zeit ausschließlich für den nicht motorisierten Verkehr freigeben werden. Diese sogenannten Sommerstraßen sind saisonal verkehrsberuhigte Zonen. Sie geben den Menschen einen gemeinsamen Raum zurück, der multifunktional genutzt werden kann. Die Einrichtung von temporären Fahrverbotszonen erhöht die Akzeptanz für derartige Projekte und kann Menschen zum Umdenken über das eigene Mobilitätsverhalten anregen. Zudem steht bei der Einrichtung von Sommerstraßen der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Nach Abschluss des Pilotprojektes soll eine Evaluation erfolgen, um den Erfolg bewerten zu können. Sommerstraßen sind in der Straßenverkehrsordnung kein Rechtsbegriff und lassen sich somit nicht anordnen. Allerdings sollte geprüft werden, ob beim Gestalten der Sommerstraße eine Anordnung als Spielstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereiches zum Erfolg führen können. Beispiele wären hier die erfolgreich eingerichteten Sommerstraßen in München.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Straße ist ermittelt; Sommerstraße ausgewiesen; Evaluation abgeschlossen; weitere Sommerstraßen eingerichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_11* **Nr. aus 2021**	**Konzept „Lastenrad-Testangebote“ erstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Kurze Strecken im Stadtgebiet lassen sich in Lübeck gut mit dem Fahrrad zurücklegen. Um die Investitionshürde zu überwinden und den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf das Lastenrad zu ermöglichen, soll ein Konzept erarbeitet werden, wie ein kurz- oder langfristiges Testen von Lastenrädern gestaltet werden kann.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; Wirtschaftsförderung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_12* **Nr. aus 2021**	**Abstellmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder erweitern**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Neben Fahrradparkhäusern können auch Quartiersgaragen sichere Abstellräume für Fahrräder bieten. Dazu soll überprüft werden, welche Gebäude sich als Fahrradparkhäuser und Abstellräume (mit-)nutzen lassen. Ein Parkraumkonzept für (Lasten-)Fahrräder wird erstellt und die Berechtigungen geprüft. Neben großen Fahrradparkhäusern braucht es auch kleinteilige Lösungen, z. B. an Bushaltestellen oder in Quartieren. Diese sollten leicht zugänglich, witterungsgeschützt und sicher sein.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_Rad_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☒ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Radverkehr stärken</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Radverkehr klimaschutzorientiert planen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, damit mehr und weitere Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.
Dafür sollen die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck für den Radverkehr in allen relevanten Verkehrsplanwerken der Stadt, der Eigenbetriebe und der Mehrheitsgesellschaften verankert werden. Es sollen verwaltungspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden, die Radinfrastruktur sicher, attraktiv und schnell zu gestalten.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die bisherigen Planwerke orientierten sich eher am Status Quo und konnten daher nur wenig transformative Kraft entfalten. Allerdings wird der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aktuell neu erarbeitet. Es ist das zentrale konzeptionelle Instrument der Verkehrsplanung bis zum Jahr 2040. Weitere Planwerke enthalten oft auch Bausteine für den Radverkehr.
Weiterführend existiert das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ (Nr. 1.3 aus MN-Paket 2021), das nur teilweise umgesetzt wurde und nun durch den VEP abgelöst wird.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Der VEP muss die Radinfrastruktur/Radwegebau bedeutend und messbar stärken. Der bisher anvisierte Modal Split von 27 % für den Radverkehr ist deutlich zu erhöhen.
Die Verzahnung der Planwerke VEP, Masterplan, überregionale Radschnellwegeplanung ist für das Erreichen der Klimaziele unabdinglich. Zukünftig müssen wesentlich mehr Institutionen und Netzwerke (siehe unten Einzubindende Gruppen) in die Planung eingebunden werden.

Weitere Lösungsansätze:
Radverkehr als Querschnittsthema verankern
Innerbehördliche Zielkonflikte erkennen und mit Grundsatzentscheidungen oder Konfliktlösungsverfahren lösen
Spielraum in den Regelwerken/Rechtsnormen nutzen und diese progressiv auslegen
Integrierten Ansatz berücksichtigen: Vorteile für andere Verkehrsträger:innen und (verkehrs-)politische Ziele mitdenken
Interkommunale Vernetzung und Austausch stärken
Paradigmenwechsel/Transformationsprozess verwaltungsintern kommunizieren und steuern</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Verkehrssicherheit wird erhöht;
Verkehrsraum entlastet;
Anwohner:innen entlaset (Lärm & Abgase);</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Weichenstellung für nachhaltige und zukunftsgerechte Radverkehrsplanung;
Nutzen von vorhandenem Wissen und Netzwerken</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
Verkehrsraum begrenzt;
Konflikte mit Bürger:innen</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Fachkräfte- und Materialmangel;
lange Umsetzungsdauer</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung;
5.660 Stadtgrün und Verkehr, 5.000.11 Leitstelle Verkehrsflussmanagement;</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">ADFC; Runder Tisch Radverkehr; Senior:innenbeirat; Behindertenbeirat; Entsorgungsbetriebe Lübeck; Trave Netz GmbH etc.</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Durch den Radverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Allerdings werden durch dessen Förderung Autofahrten im urbanen Gebiet reduziert.</td></tr>
</table>

	Die Reduzierung des Modal Split Autoverkehr um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.
Erfolgsindikatoren	Verkehrsleistung Radverkehr; Flächeninanspruchnahme Radverkehrt
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, langfristig weniger Infrastrukturausgaben, weniger Flächenversiegelung und Flächenverbrauch
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_Rad_17* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Qualitätsmanagement und Evaluation weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Seit einem Jahr steht ein Verkehrsmodell zur Verfügung. Damit kann die Wirkung von Maßnahmen abgeschätzt werden. Daraus wird bspw. das Veloroutennetz für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelt.		
Beschreibung	Für eine zielgerichtete und effektive Planung und Weiterentwicklung des Radverkehrs sind fundierte Daten zur Wirkung – Abschätzung und Nachweis – zentral. Die Wirkung von Einzelaktivitäten, z. B. von Verkehrsversuchen zur Fahrradfreundlichkeit, muss standardisiert erhoben und für alle Interessierten transparent dargestellt werden. Das gewonnene Wissen aus diesen Versuchen soll für die Entwicklung neuer Aktivitäten und Projekte und ggf. für bestehende Aktivitäten genutzt werden. Lösungsansätze: • Evaluation: Auswertung von Experimenten und Provisorien als festen Projektbestandteil festsetzen • Vergleichbarkeit: einheitliche Indikatoren verbindlich festlegen, um Wirkungskontrolle zu verbessern • Kommunikation: Bereitstellen der Ergebnisse im Internet • Wissenstransfer: Austausch innerhalb der Verwaltung sowie mit anderen Kommunen zu effektiven Maßnahmen		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Interkommunaler Datenaustausch vereinfacht; Verwaltungsprozesse zum Thema Radverkehr erfasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_18* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Klimaschutz im Verkehrsentwicklungsplan (VEP-Teilplan Radverkehr) verankern**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt.		
Beschreibung	Der VEP soll in den kommenden Jahren das Planwerk für die Mobilität in Lübeck sein. Dieser enthält das Teilgutachten Radverkehr. Die gezielte und konsequente Förderung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln ist maßgeblich über den VEP steuerbar und ein entscheidendes Instrument der Verkehrswende. Die für Klimaneutralität bis 2040 notwendige Radverkehrsleistung ist als Zielgröße für den VEP mit den zuständigen Bereichen und der Klimaleitstelle zu definieren.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Ziele Klimaschutz & VEP regelmäßig abgeglichen; VEP und Klimaschutzziele auf einer Linie		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_19* **Nr. aus 2021:** *6.5*	**Umweltverbund mit der Leitstelle Verkehrsflussmanagement fördern**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Der Umweltverbund wird explizit mitgedacht in der zuständigen Stelle.		
Beschreibung	In der Stadt der Zukunft sind digitale Infrastruktur, intelligente Energieversorgung und innovative Mobilitätskonzepte untrennbar miteinander vernetzt. Als Dienstleistende für Infrastruktur nehmen sie eine große Anzahl von Aufgaben wahr, die unmittelbar Auswirkungen auf den Straßenverkehr der Hansestadt haben. Die Nutzer:innen der Straßen sind von Eingriffen im Rahmen von Baumaßnahmen stark betroffen. Aufgrund einer Vielzahl von Baumaßnahmen ist daher deren effektive Koordinierung erforderlich, um die Belastungen so gering wie möglich zu halten. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilität und der in Zukunft anstehenden umfangreichen Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen wurde eine Leitstelle Verkehrsflussmanagement eingerichtet. Insgesamt wird auch eine frühzeitige Information der Öffentlichkeit angestrebt, bei der die am Verkehr Teilnehmenden als Partner:innen erkannt und in die Lösung von Verkehrsflussproblemen eingebunden werden sollen. Zukünftig kann der Nutzen für den Klimaschutz weiter gesteigert werden, indem der Umweltverbund bei der Baustellenplanung noch stärker berücksichtigt wird.		
Verantwortliche/r	5.000.11 Leitstelle Verkehrsflussmanagement		
Meilensteine	Umweltverbund gleichberechtigt bei Baustellenplanung berücksichtigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_21* **Nr. aus 2021**	**Bürger:innen an Verkehrskonzepten und ausgewählten Planungen beteiligen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Findet im Rahmen von Runden Tischen und Onlinebeteiligungen statt.		
Beschreibung	Werden Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen beteiligt, wächst meist die Akzeptanz in der Bevölkerung. Neue Verkehrskonzepte betreffen die Menschen vor Ort, welche meist selbst am besten wissen, wo Optimierungsbedarf besteht. Sowohl das Radverkehrskonzept als auch der VEP wurden unter breiter Bürger:innenbeteiligung entwickelt. Auch für die anstehenden Planungsprozesse, Pilotprojekte etc. soll die Beteiligung in Art und Gestaltung deutlich über dem gesetzlich geforderten Mindestmaß liegen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde		
Meilensteine	Aktuellen VEP mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet; weiteres Projekt mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_Rad_16* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Öffentlichkeitsarbeit weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kommunikation	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Keine Aktivitäten		
Beschreibung	Die Anforderungen an gute Öffentlichkeitsarbeit haben sich in den letzten Jahren, insbesondere was Verkehrsthemen anbelangt, stark verändert. Hierbei ist die Digitalisierung eine Herausforderung und Chance zugleich: Sie eröffnet neue Informationskanäle, um Bürger:innen für den Radverkehr zu begeistern. Gleichzeitig besteht die Gefahr einer Polarisierung von Debatten und dem Abdriften in Gebiete weit jenseits der faktischen Grundlagen. Ziel guter Öffentlichkeitsarbeit ist es daher, frühzeitig und breit zu informieren. Dabei sollen – auf dem Fundament solider Fakten – positive Emotionen transportiert werden. Lösungsansätze • professionelle Kommunikation und Beteiligung • sinnvolle Verzahnung der planerischen und kommunikativen Aufgaben • Chancen der Digitalisierung nutzen • klare Zuständigkeiten und Ansprechpartner:innen • mutige Kommunikation der Vorteile des Transformationsprozesses • Provisorien und Experimente als Beteiligungselement nutzen		

Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Innovatives Format getestet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_20* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzaspekte bei Verkehrskonzepten und verkehrsrelevanten Satzungen frühzeitig einbeziehen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Eine frühzeitige Beteiligung vor Konzepterstellung oder Ausschreibung von Planungsleistung findet nur zum Teil statt. V.a. bei Projekten mit Auswirkungen auf den Umweltverbund fehlt diese frühzeitige Beteiligung teilweise, um Belange von zukunftsorientierter Mobilität aus Sicht des Klimaschutzes einzubringen.		
Beschreibung	Die Förderung des Radverkehrs muss in allen städtebaulichen Planwerken verankert werden. Dazu sollen Netzwerke innerhalb der Verwaltung und das Know-how von externen Akteur:innen genutzt werden. Die Klimaleitstelle bringt die verschiedenen Ansätze und Ideen in den Konzepten der Verwaltung mit ein und macht Vorschläge, wie die Klimaschutzaspekte integriert werden können.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Beteiligungsformat klar formuliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_Rad_15* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Planung und Ausführung enger verzahnen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Abläufe optimieren	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Für eine erfolgreiche und schnelle Umsetzung der Radverkehrsplanung soll die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und Kommunikation gefördert und ausgebaut werden. Ziel ist eine strukturelle Verzahnung relevanter Ämter (Land und Bund) und Fachbereiche, insbesondere der planenden und anordnenden Behörden. Dies soll beispielsweise im Zuge von Straßenunterhaltungsmaßnahmen „Möglichkeitsfelder“ für eine fahrradfreundliche Umgestaltung eröffnen. Lösungsansätze: • Prozesse definieren und wenn möglich vereinfachen • Kollaborationstools für bessere Kommunikation einsetzen • Abläufe digitalisieren und optimieren		

	• Prüfen, ob Provisorien und Experimente in die Planung integriert werden können • Aufgabenteilung sicherstellen (Fördermitteladministration, Kommunikation, Beteiligung)
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660 Stadtgrün und Verkehr
Meilensteine	Vereinfachter interkommunaler Datenaustausch ermöglicht; Verwaltungsprozesse zum Thema Radverkehr erfasst
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Nummer	**Thema**		
MO_OEPNV_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung erhöhen)**		
Maßnahmentitel	**Schnell, günstig und komfortabel durch Lübeck fahren**		
Ziel	Das übergeordnete Ziel dieser Maßnahme ist, einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereitzustellen, um möglichst viele sogenannte wahlfreie Fahrgäste (zurück-) zugewinnen und schlussendlich möglichst viele Autofahrten zu ersetzen.		
Ausgangslage	Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer kompakten Stadtstruktur theoretisch ideale Voraussetzungen für ein gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der teilweise ländlich geprägte Süden des Stadtgebiets. Das Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und die betreiben ein gutes Netz und bieten regelmäßig Unterstützung für Bürger:innen und Tourist:innen bei der Nutzung, z. B. mit Mobilitätsberatung und Tourismuskooperationen. Das Lübecker Tarifsystem ist bereits 2022 vereinfacht worden. Eine weitere Änderung wird das Deutschlandticket nach seiner Einführung im Mai 2023 (?) bringen.		
Strategie	Die Qualität des ÖPNV wird in puncto Häufigkeit der angebotenen Fahrten, Reisezeit, Verfügbarkeit, Verknüpfung und Merkbarkeit des Taktes nachhaltig verbessert. Teil dieser Strategie ist der Aufbau eines fahrgastfreundlichen Integralen Taktfahrplans (ITF). Dies wird durch eine leichte und schnelle Verbindungssuche und entsprechend einfachen Zahlvorgängen flankiert. Außerdem wäre die Einführung einer Straßenbahn attraktivitätssteigernd. Das Potential dafür wird gerade untersucht. In Verbindung mit vielen weiteren Aktivitäten kann somit der Komfortstandard gesteigert werden, was die Anziehungskraft des gesamten ÖPNV-Systems deutlich erhöht. Schlussendlich soll die positive Außenwahrnehmung des ÖPNV durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit weiter gefördert werden.		
	<u>Stärken</u> gute Siedlungsstruktur für starken ÖPNV; Gutachten für Bus, Stadtbahn etc. in Arbeit	<u>Chancen</u> höhere Auslastung; Imagegewinn der Verkehrsbetriebe	
	<u>Schwächen</u> keine Stadtbahn	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel steigende Betriebskosten	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.610.2 Stadtentwicklung; Stadtwerke Lübeck mobil (SWL); Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)		
Einzubindende Gruppen	Autokraft; NAHBUS; NAH.SH; 3.390.01 Klimaleitstelle; 1.101.3 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; Handwerkskammer; IHK; Aufgabenträger benachbarter Gebietskörperschaften		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV. Dabei entspricht die Reduzierung der Verkehrsleistung des Autoverkehrs um 1 % einer Einsparung von ca. 8.500 t $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Verkehrsleistung ÖPNV (Modal Split);		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, soziale Teilhabe, Förderung des Einzelhandels		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *MO_OEPNV_03* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzziele im regionalen Nahverkehrsplan verankern**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Rahmensetzung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Grundsatzbeschluss zu FNP und VEP: VO/2021/10558 beschlossen - Im Rahmen der Neuerstellung des VEP und RNVP umgesetzt.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft hat sich dem Beschluss 2021/10558-08-01 für einen massiven Anstieg des ÖPNV entschieden. Ziel des Beschlusses ist, den ÖPNV-Anteil am Modal Split nach Verkehrsleistung von derzeit 27 Prozent bis 2040 auf 40 Prozent zu steigern. Der Beginn der Umsetzung erfolgt im 5. Regionalnahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck. Der zentrale Punkt wird dabei ein Integraler Taktfahrplan (ITF) sein. Aufbauend auf den ITF werden Maßnahmen zur Taktverdichtung wie auch zur Busbeschleunigung entwickelt. Die erste Umsetzung wird unter der Bedingung eines gleichbleibenden Zuschussbedarfes für den ÖPNV erfolgt sein (Dezember 2022). In einer geplanten Fortschreibung zum 5. RNVP wird zusätzlich ein Verkehrswendeszenario untersucht und bewertet werden. Dazu sind weitere Mittel zur Verfügung zu stellen.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	RNVP erstellt; 5. RNVP unter dem Gesichtspunkt einer Verkehrswende fortgeschrieben; Beschluss der Bürgerschaft erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		
Nr.: *MO_OEPNV_04* **Nr. aus 2021**	**Einfache Bezahlfunktion einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistung	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Zusätzliche Bezahlfunktionen eingerichtet		
Beschreibung	Eine einfache Bezahlmöglichkeit und eine Live-Auskunft sollen den ÖPNV attraktiver gestalten. Dazu wird das aktuelle Online- und die lokalen Bezahlangebote überprüft und um fehlende Komfortelemente ergänzt werden. Die Integration in die LÜMO SVHL-App wird geprüft.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r; Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Bargeldloses Bezahlen im Bus ermöglicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine

Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_10* **Nr. aus 2021**	**Gutachten für Bau einer Straßenbahn beauftragen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn wurde der Bürgerschaft vorgelegt (VO/2024/13418). Nachforderung nach einem Nutzen-Kosten-Vergleich (VO/2024/13418-01) ist abgeschlossen und wird den politischen Gremien vorgelegt.		
Beschreibung	Es wird ein Gutachten für den Bau einer Straßenbahn im Rahmen des VEP erstellt. Ziel ist insbesondere, den Bedarf möglicher Trassenverläufe und die Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV zu untersuchen.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschluss der Bürgerschaft erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		
Nr.: *MO_OEPNV_05* **Nr. aus 2021:** *8.3*	**Priwallfähre mit alternativem Antrieb ausrüsten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Hybridfähre „Welt ahoi!“ steht derzeit nicht für den regulären Fährbetrieb zur Verfügung. Für einen verlässlichen Einsatz sind weiterhin technische Arbeiten erforderlich. Diese Maßnahmen sowie die damit verbundenen Testeinsätze der Fähre haben bislang nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Aufgrund der bestehenden Unwägbarkeiten ist es uns derzeit nicht möglich, eine verlässliche Prognose zur finalen Inbetriebnahme abzugeben.		
Beschreibung	Die Stadtwerke Lübeck mobil haben den Neubau einer dritten Wagenfähre für den Einsatz zwischen Travemünde und dem Priwall beauftragt (Baubeginn 2022). Gebaut wird eine elektrisch angetriebene Fähre mit der Option, diese zu einem späteren Zeitpunkt komplett auf alternative Antriebe umzurüsten, da aktuell zum batterieelektrischen Betrieb zusätzlich ein Dieselgenerator benötig wird.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Baubeginn 2022 angefangen; im Frühjahr 2023 fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: ca. 5 Mio. Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_06* **Nr. aus 2021:** *8.2*	**E-Busflotte erweitern**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Angekündigte Auslieferungen: November 2025 - 1 x E-Gelenkbus Dezember 2025 - 13 x E-Gelenkbus Januar 2026 - 12 x E-Gelenkbus Juni 2026 - 4 x E-Solobus, 6 x D-Gelenkbus Jahr E-Bus-Quote Zielvorgabe 2025 35 % 31 % 2026 43 % 43 % Umsetzung läuft planmäßig		
Beschreibung	Die Stadtwerke Lübeck mobil (SL) und die Lübeck-Travemünde Verkehrsgesellschaft (LVG) setzen auf den Aufbau einer E-Busflotte bis zur vollständigen Elektrifizierung. Diese Strategie wird fortgesetzt. Der Anteil rein elektrisch betriebener Fahrzeuge des Stadtverkehrs Lübeck wird sukzessive bis 2030 auf einen Anteil von 70 Prozent erhöht. Dies geht einher mit dem gleichzeitigen Ausbau der Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge. Mit dem Projekt „SMILE – Saubere Mobilität in Lübeck – elektrisch“ konnten die SL Fördermittel vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz einwerben. Die Förderung läuft bis 2023 und hat ein Gesamtprojektvolumen von rund 38 Mio. Euro, davon sind ca. 16 Mio. Euro Fördermittel und ca. 22 Mio. Euro Eigenmittel der SL. Im Rahmen des Förderprojektes können 31 E-Gelenkbusse und 19 E-Solobusse inkl. der dazugehörigen Ladeinfrastruktur beschafft werden. Ende 2022 wurden bei den SL 70 entsprechende Ladepunkte installiert. Offen ist derzeit, ob es eine Anschlussförderung geben wird. Ziel ist die komplette Elektrifizierung des Fuhrparks der Verkehrsbetriebe, betrieben mit nachweislich regenerativem Strom. Andere alternative Antriebe sind jedoch nicht ausgeschlossen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	50 Prozent elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: 22 Mio. Euro	Fördermittel: 16 Mio. Euro
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_07* **Nr. aus 2021**	**ÖPNV in ländlichen Gebieten ausbauen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	5. RNVP ist beschlossen und wird umgesetzt (VO/2024/13416). Erweiterungen im Busverkehr sind aufgrund der Haushaltslage derzeit ggf. schwierig.		

Beschreibung	Ziel ist, den überregionalen Nahverkehr zu stärken, indem einige Stadtbusse auch in die Umlandgemeinden fahren und Anbieter:innen aus dem Umland Lübeck anbinden. Dafür soll zusammen mit den umliegenden Gemeinden ein Konzept erarbeitet werden, wie die Verzahnung der Angebote (einschließlich des Schienenverkehrs) verbessert und das Angebot ausgebaut werden kann.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_08* **Nr. aus 2021**	**Machbarkeitsstudie für Ringverkehr auf dem Wasser erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Ist Gegenstand des VEP		
Beschreibung	Es soll geprüft werden, ob der Nahverkehr über den Wasserweg erweitert, attraktiver und klimaschonender gestaltet werden kann. Personenfähren mit Fahrradmitnahme und Solarantrieb sind bereits andernorts erprobt. Ob dies eine sinnvolle Option für Lübeck sein kann, soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragter; Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_09* **Nr. aus 2021**	**Tangentialverkehr stärken**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	5. RNVP ist beschlossen und wird umgesetzt (VO/2024/13416). Erweiterungen im Busverkehr sind aufgrund der Haushaltslage derzeit ggf. schwierig.		
Beschreibung	Um benachbarte Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen, sollen diese durch schnelle Busverbindungen miteinander verzahnt werden, ohne den ZOB anzufahren. So können lange Fahrtwege vermieden und der Nutzungskomfort gestärkt werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r; Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Konzept erstellt; erste Tangentialroute in Betrieb genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_OEPNV_02* **Nr. aus 2021**	**Bestehende Informationssysteme gemeinsam mit dem Deutschlandticket bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität noch nicht begonnen.		
Beschreibung	Der Stadtverkehr betreibt ein gutes Informationssystem für den ÖPNV. Es sollen zusätzlich verschiedene Schulungen zur Nutzung des ÖPNV angeboten werden, z. B. eine digitale Busschule als Online-Angebot für Schulen und Eltern, Schulungen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Schulungen zur Routenplanung mit dem Smartphone. Trotzdem fehlt immer noch ÖPNV-Wissen in der Bevölkerung, was eine Zugangsbarriere zum ÖPNV darstellt. Um diese zu minimieren und ÖPNV-Wissen in der Bevölkerung zu vermitteln, muss es mehr Kampagnen geben. Zudem sollte schrittweise Personal aufgestockt werden, damit Kapazitäten für mehr Schulungsangebote vorhanden sind. Diese könnten beim Stadtverkehr angesiedelt sein. Weitere Vergünstigungen im Rahmen des Deutschlandtickets sind zu prüfen, beispielsweise ob für 9 Euro ein Sozialticket angeboten werden kann, um finanzschwachen Personen das Fahren mit dem ÖPNV zu ermöglichen.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Erste Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt; Informationsmaterial mit weiteren Internetseiten verknüpft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_OEPNV_11* **Nr. aus 2021**	**Autonomes Fahren prüfen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Autonomes Fahren von kleinen Shuttlebussen ist andernorts bereits in der Testphase – beispielsweise in Lauenburg – und dient zur Beförderung von Menschen und kleinen Gütern im städtischen Bereich. Inwiefern die Technik den ÖPNV in Lübeck ergänzen kann, soll im Rahmen eines Gutachtens geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Gutachten erstellt		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		
Nr.: *MO_OEPNV_01* **Nr. aus 2021**	**Treibhausgasneutralität als Rahmen für Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan sowie andere Planwerke setzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Rahmensetzung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ **Nicht definiert**
Kommentar Umsetzungsstand	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957_01-04-01: Bisherige Grundlagenbeschlüsse zur Aufstellung des FNP, VEP und andere Planwerke nicht in Frage gestellt.		
Beschreibung	Bei Planwerken, Beschlüssen und sonstigem Verwaltungshandeln, die den Bereich ÖPNV betreffen, soll die Treibhausgasneutralität (THG) bis 2040 zwingend berücksichtigt werden. Bei vorhandenen Planwerken soll geprüft werden, ob die THG 2040 in Lübeck mit den bestehenden Inhalten erreichbar ist. Bei anstehenden und neuen Planwerken wird dies bereits mitgedacht und geprüft. Bei einer Abweichung vom vorgesehenen THG-Minderungspfad muss zeitnah eine Korrektur erfolgen. Ein Monitoring zur THG-Minderung im Bereich ÖPNV wird erstellt, wobei eine kontinuierliche Leistungssteigerung des ÖPNV als Ziel gesehen wird.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Treibhausgasneutralität in VEP, FNP und weiteren Planungen und Beschlüssen ausreichend berücksichtigt; Beschluss durch die Bürgerschaft erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		

Nummer	**Thema**		
MO_OEPNV_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung erhöhen)**		
Maßnahmentitel	**Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern**		
Ziel	Durch die Kombination der Verkehrsmittel, die sogenannten Intermodalität, wird ein schnelleres Vorankommen ermöglicht. Ziel ist, das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln, vor allem des Umweltverbunds, zu erleichtern und Hürden abzubauen.		
Ausgangslage	In Lübeck gibt es bereits einige öffentliche Mobilitätsangebote, von Elektrorollern über Car-Sharing bis hin zu Bus & Bahn. Daneben wird oft vom eigenen Kfz oder Fahrrad in öffentliche Verkehrsmittel gewechselt. Daher besteht an vielen Bahn- und Bushaltestellen ein großer Bedarf an qualitativ hochwertigen Abstellmöglichkeiten. Dieser Bedarf wird sich in Zukunft höchstwahrscheinlich weiter steigern, da insbesondere der Fahrradverkehr weiter zunehmen wird.		
Strategie	Die Vernetzung der Mobilitätsangebote untereinander durch digitale Systeme ist ein wichtiger Hebel für die Verkehrswende. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteur:innen im Verkehrsbereich ist dazu notwendig, um eine komfortable Mobilität zu erreichen. Ein anderer zentraler Ansatzpunkt ist die bessere Koordination der Fahrpläne von Bus und Bahn durch Implementierung eines sogenannten Integralen Taktfahrplans (ITF). Ergänzend dazu sollen für die teils hochpreisigen Fahrräder sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhaltepunkten eingerichtet werden. Neue Park & Ride-Parkplätze stellen für Pendler:innen und Gäste ein attraktives Angebot dar und entlasten die Innenstadt. Perspektivisch können zudem durch eine Straßenbahn verbesserte Verknüpfungen entstehen, da das Planen eines neuen Systems ganz andere Möglichkeiten eröffnet. Das Potential für eine Straßenbahn wird gerade untersucht.		
	<u>Stärken</u> Fahrradparkhaus	<u>Chancen</u> fördern des gesamten Umweltverbunds; fördern von Netzwerken	
	<u>Schwächen</u> teils nur indirekter Einfluss; Platzmangel im verdichteten urbanen Raum	<u>Risiken</u> viele Akteur:innen müssen sich auf das gleiche Ziel verständigen und kooperieren	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.610.2 Stadtentwicklung: Verkehrswendebeauftragte:r und ÖPNV; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 3.390.1 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck mobil		
Einzubindende Gruppen	NAH.SH; Autokraft; NAHBUS; DB Regio; DB Station und Service; DB Netz; Osthannoversche Eisenbahnen AG; StattAuto eG; diverse Sharing-Angebote (ggf. Kooperation)		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Verlagerung MIV zu ÖPNV: Die Reduzierung der Verkehrsleistung des Autoverkehrs um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	jährliche Stellplatzanzahl für Fahrräder;		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Verkehrsberuhigung, soziale Teilhabe, Förderung des Einzelhandels		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_OEPNV_12* **Nr. aus 2021**	**Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird laufend umgesetzt. Aktivität wird gefördert.		
Beschreibung	Sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen den Komfort für Pendler:innen. Es besteht zusätzlich ein großer Bedarf an qualitativ hochwertigen, abschließbaren Fahrradabstellanlagen für Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder an Bahnhaltestellen und Umsteigepunkten, z. B. am Gustav-Radbruch-Platz. Um diesem Aspekt gerecht zu werden, ist das Ziel, ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten in unterschiedlichen Qualitätsstufen an ÖPNV-Knotenpunkten und Bahnhaltepunkten zu installieren. Dabei ist jeweils zu prüfen, ob z.B. kostenpflichtige Systeme wie Fahrradboxen und Ladeschränke für Akkus das Angebot ergänzen können.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Ausstattungsstandards festgelegt; erste 5 Stationen ausgestattet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: je nach Ausführung: 200 – 3.500 Euro/Stellplatz	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_14* **Nr. aus 2021:** *8.5*	**Fahrpläne öffentlicher Mobilitätsangebote digital vernetzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Technik	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Projekt LüMaaS läuft, WhiteLabel-Lösung für die App befindet sich in der Ausschreibung; Projekt läuft bis 30.06.2026		
Beschreibung	Die Fahrpläne und Nutzungsbedingungen aller Mobilitätsangebote werden vernetzt, gebündelt und für Bürger:innen, Tourist:innen und Gäste auf einer digitalen Plattform zur Verfügung gestellt. Die leichte Zugänglichkeit für alle Menschen soll dabei gewährleistet sein, weshalb z. B. kleine Schulungen angeboten werden.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Plattform geschaffen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_15* **Nr. aus 2021:** *8.4*	**Alternative Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem ÖPNV weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Das Förderprojekt In2Lübeck läuft bis 30.06.2026. Beim Aufgabenträger der HL finden derzeit die Abstimmungen statt, wie es mit Lümo im Anschluss weitergeht.		
Beschreibung	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert das Projekt „In2Lübeck“ der Stadtwerke Lübeck mobil im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“. Das Projekt beinhaltet die Integration von innovativen Mobilitätsdienstleistungen in den ÖPNV in Lübeck am Beispiel von On-demand Ridepooling-Diensten. Dabei fahren z. B. Kleinbusse keine festgesetzten Linien, sondern richten sich nach der aktuellen Nachfrage. Ergänzend sollen Angebote geschaffen werden, um u.a. mithilfe von Leihrädern, E-Scootern oder anderer Infrastruktur das „Letzte Meile“-Problem zu lösen und damit Alternativen zum Pkw aufzuzeigen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Leihräder angeschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_16* **Nr. aus 2021:** *8.6*	**Machbarkeit einer Mobilitätsstation am Hauptbahnhof überprüfen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Prüfung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Taxen, ZOB, Fahrradbügel, Fahrradparkhäuser, Leihräder und Car-Sharing vorhanden. Fahrradparkhaus geplant.		
Beschreibung	Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort (siehe MO_OEPNV_13). Damit ist das Ziel verbunden, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Typische Ausstattungselemente sind ein Car- und Bikesharing-Angebot, sichere und wettergeschützte Radabstellbügel und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (inklusive E-Bikes) sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Der Lübecker Hauptbahnhof mit dem vorgelagerten ZOB wird im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung auf die Eignung zur Mobilstation geprüft.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_OEPNV_13		

Nr.: *MO_OEPNV_17* **Nr. aus 2021**	**Bahnhaltepunkte aufwerten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur/Gebäude	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Fahrradabstellanlagen an Bhp Moisling und Hbf Lübeck in Planung		
Beschreibung	Bahnhaltepunkte in Lübeck werden optimiert und aufgewertet, um den Aufenthaltswert von Bahnreisenden während der Wartezeiten oder des Umsteigens zu erhöhen.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	3 Umbaumaßnahmen durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_OEPNV_13* **Nr. aus 2021**	**System von Mobilpunkten/Mobilstationen schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	beschlossen		
Beschreibung	An frequentierten Punkten im Stadtgebiet soll das System von Mobilpunkten/Mobilstationen eingeführt werden. Diese gehen über Fahrradabstellanlagen hinaus, indem sie z. B. Car-und Bike-Sharing, Reparatur- und Lademöglichkeiten bieten. Das vereinfacht die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und ermöglicht den Nutzer:innen individuelle Mobilitätsketten. Flächen für Mobilpunkte/Mobilstationen sollen in den kommenden Planwerken (z. B. VEP) vorgesehen werden. Ein einheitliches Design der Mobilpunkte/Mobilstationen wird entwickelt, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Alle Standorte nach einheitlichen Parametern kategorisiert; Ausstattungsstandard festgelegt; fehlende Elemente installiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: je nach Ausführung: 200 – 3.500 Euro/Stellplatz	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	MO_OEPNV_16		

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_OEPNV_19* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Bike & Ride erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ein Konzept für die Kombination von Rad-, Nah- und Fernverkehr soll erarbeitet werden. Das wird auch als Prüfauftrag für den VEP formuliert. Anschließend findet eine zeitnahe Konkretisierung und Umsetzung statt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_20* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Park & Ride erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Im Rahmen eines Konzeptes sollen verschiedene Möglichkeiten geprüft werden, inwiefern eine Verknüpfung von Nahverkehr und Parken im Randbereich der Stadt realisiert werden kann, um Pkw-Fahrten ins Stadtzentrum überflüssig zu machen. Das wird auch als Prüfauftrag für den VEP formuliert. Anschließend wird das Konzept zeitnah konkretisiert und umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_21* **Nr. aus 2021**	**Informationsveranstaltungen zu Intermodalität und ÖPNV regelmäßig anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Gesellschaftliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens erfordern praktikable Lösungen, die im Alltag funktionieren. Zudem bedarf es einer sehr guten Information und Beratung der Bürgerinnen und Bürger. Als städtisches Angebot sollen regelmäßig öffentlichkeitswirksame Informationsveranstaltungen angeboten werden. Diese Veranstaltungen sind auch in Form von Aktionstagen oder Straßenfesten denkbar und umfassen schwerpunktmäßig folgenden Themen: • Intermodalität: Das Thema Intermodalität wird von verschiedenen Anbieter:innen vorgestellt und mögliche Lösungen präsentiert. • ÖPNV als Event: Neue Zielgruppen sollen mit einem Event an den ÖPNV herangeführt werden, um die Vorteile selbst erleben zu können.		
	3.390.1 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Anzahl der Besucher:innen gestiegen; Medienberichte regelmäßig erschienen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_22* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätsberatung anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratung sangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es wird möglichst zentral ein Info-Point eingerichtet, um über vorhandene Mobilitätsangebote zu informieren. Zusätzlich soll dieses Angebot mittels eines geeigneten Online-Tools unterstützt werden, unabhängig von der Mobilitätsform. Eine „Wunschhotline“ kann über die Angebote rund um die Themen Intermodalität beraten und als Meldestelle für Probleme genutzt werden. Sinnvolle Standorte wären der Lübecker Hauptbahnhof, die Innenstadt (beispielsweise am oder im Haerder-Center) und der Strandbahnhof Travemünde. Gute Beispiele sind der „Kieler Umsteiger“ und das „mobilitätszentrum Neumarkt, Osnabrück“.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Standorte sind definiert; Wunschhotline eingerichtet; 1. Standort umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_18* **Nr. aus 2021**	**Kosten für Fahrradtransport im ÖPNV minimieren**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ **Nicht definiert**
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Im Zuge eines verbesserten ÖPNV-Angebots soll eine Lösung für eine kostengünstigere Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln erarbeitet und umgesetzt werden.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV		
Meilensteine	Neuer Fahrradtarif erarbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_MIV_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten**		
Maßnahmentitel	**Autofahrten durch den Umweltverbund ersetzen**		
Ziel	Um weiterhin das steigende Mobilitätsbedürfnis der Lübecker:innen im Einklang mit den Klimazielen der Hansestadt zu bringen, müssen erheblich mehr Mittel in den Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr fließen. Ziel ist, dass künftig der Kfz-Verkehr lediglich 30 Prozent der Verkehrsleistung in Lübeck darstellt.		
Ausgangslage	Mobilität ist im Alltag wichtig wie nie zuvor. Viele Wegstrecken erscheinen mit dem eigenen Auto schneller und bequemer zu sein. Vor allem für Pendler: innen aus dem ländlichen Raum und mobilitätseingeschränkte Personen ist das eigene Auto oftmals alternativlos. Jedoch ist der Verkehrsraum in Lübeck endlich, die Anzahl der zugelassenen Pkws steigt jährlich und der Platzbedarf durch immer größer werdende Fahrzeuge verschärft zusätzlich das Platzproblem im städtischen Raum. Die steigende Anzahl an Fahrzeugen generiert mehr Verkehr auf den Straßen, gleichzeitig steigt auch die jährliche Fahrleistung der Fahrzeuge. Die neuen Fahrzeuge sind zwar effizienter und stoßen weniger Schadstoffe wie Stickstoff- und Schwefeloxide, Partikel und flüchtige Kohlenwasserstoffe aus, gleichzeitig fahren sie jedoch etwa 20 Prozent mehr Kilometer als noch 1995 (BMVI 2021). Dieser Effekt sorgt für einen weitestgehend gleichbleibenden Ausstoß von Treibhausgasen in der Hansestadt. In Deutschland ist der gleiche Trend zu beobachten. Im Vergleich mit den anderen Sektoren ist im Bereich Mobilität ein sehr hoher Handlungsbedarf, um die gesteckten Klimaziele noch zu erreichen.		
Strategie	Es gibt bereits viele konkrete Möglichkeiten, um Wege ohne Auto zurückzulegen und dabei den Umweltverbund zu nutzen. Diese Möglichkeiten sollen durch zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit positiv kommuniziert werden. In diesem Maßnahmenblatt werden Aktivitäten benannt, welche dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur sowie die organisatorischen und administrativen Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes zu gestalten. Durch gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und indem insgesamt gute Voraussetzungen geschaffen werden, wird zum einen der Umweltverbund befähigt und zum anderen reduziert sich die Notwendigkeit der MIV-Nutzung. So können die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weiterhin adäquat erfüllt werden. Insgesamt sollen diese Aktivitäten dazu beitragen, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Verhältnis zum MIV attraktiver zu gestalten. Der Verkehrsentwicklungsplan, der derzeit neu aufgestellt wird, hat zum Ziel, den Umweltverbund deutlich zu stärken und ist für eine Verkehrswende von besonderer Bedeutung. Der von der Bürgerschaft beschlossene Grundlagenbeschluss (VO/2021/10588) beinhaltet Zielwerte für den Modal Split in Lübeck, die der Verkehrswende zuträglich sind. Allerdings ist noch offen, ob die Klimaneutralität der Hansestadt Lübeck bis zum Jahr 2040 unter diesen Bedingungen erreicht werden kann. Es bedarf möglicherweise der Nachsteuerung im Verkehrssektor, wie der Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln für Infrastrukturmaßnahmen oder neue Personalstellen, um das Verkehrssystem gemäß dem Ziel der Klimaneutralität resilient und zukunftsfähig zu gestalten.		
	<u>Stärken</u> Konzepte vorhanden (Rahmenplan Innenstadt mit integriertem Mobilitätskonzept); Fachpersonal vorhanden	<u>Chancen</u> soziale, ökologische und ökonomische Trendwende; Leistungssteigerung des Umweltverbunds; Aufenthaltsqualität entlang von Straßen steigt	

	Schwächen teurer Ausbau des ÖPNV; Umbau der Infrastruktur teuer	Risiken überlasteter ÖPNV; Mobilitätsgefühl eingeschränkt
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; Stadtwerke Lübeck mobil; Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)	
Einzubindende Gruppen	Anwohner:innen; Schüler:innen; Pendler:inner	
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen, Schüler:innen	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon wiederum einen Anteil von 66 Prozent. Eine Reduktion des Autoverkehrs um 1 Prozent jährlich entspricht einer Einsparung von ca. 8.500 Tonnen Treibhausgasen pro Jahr.	
Erfolgsindikatoren	Stickoxid- und Treibhausgasreduktion; Zahl Lärmbetroffene im LAP; Modal Split Umweltverbund; Indikatoren Luftverschmutzung (Tage mit Grenzwertüberschreitung, Mittlere Immisionsbelastung)	
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, Aufwertung des öffentlichen Raumes, Entlastung der Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit (?)	
Hinweise & Sonstiges		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *MO_MIV_01* **Nr. aus 2021**	**Umfassend über klimafreundliche Mobilität informieren**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird im Rahmen der laufenden Tätigkeiten umgesetzt. Keine zusätzlichen Informationsangebote durch 5.610		
Beschreibung	Wie Wegstrecken auch ohne eigenes Auto zurückgelegt werden können, soll standortbezogen bei konkreten Mobilitätskonzepten hervorgehoben werden. Informationen in geeigneter Form, z. B. durch Broschüren, Online-Angebote etc. sollen über die Vorteile und Möglichkeiten klimafreundlicher Mobilität aufklären. Schwerpunkte dieser Beratungs- und Informationskampagne sind beispielsweise: • ÖPNV-Schulungen bekannt machen • regelmäßige Fahrradinfotage • Vorteile von autoarmen Quartieren kommunizieren		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Informationskampagne vorbereitet; Infotag veranstaltet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_03* **Nr. aus 2021**	**Gesundheitliche Vorteile der aktiven Mobilität bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kampagnen: Winterhelden und Stadtradeln; Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsmanagement. In Prüfung: Klimafreundlicher Arbeitgeber; Tn Prüfung: Teilnahme an weiteren Aktionen von Rad.sh.		
Beschreibung	Eine gezielte Öffentlichkeitskampagne soll sämtliche Vorteile der aktiven Mobilität für Bürgerinnen und Bürger einfach und prägnant aufzeigen. Ziel ist es, alle Verkehrsteilnehmer:innen zu motivieren, sich aktiv im Alltag fortzubewegen und die damit verbundenen Vorteile für sie aufzuzeigen. Zudem soll beispielhaft dargestellt werden, wie eine einfache Umsetzung erfolgen kann. Für viele Pkw-Fahrer:innen erscheint der Umstieg auf den Umweltverbund schwer oder schlicht nicht machbar. Aus diesem Grund soll die Mobilitätsvielfalt in geeigneter Form für verschiedene Nutzer:innengruppen sichtbar und nachvollziehbar sein. Zudem sollen Vorurteile über Bus, Bahn und Fahrrad widerlegt werden. Inhalte der Kampagne sollten sein: - Mobilität und Gesundheit - wahre Kosten der Verkehrsmittelwahl (Auto, Infrastruktur, Gesundheitskosten, Umweltwirkung etc.)		

	- Vor- und Nachtteile beim Umweltverbund, was ist wirklich dran? Elterntaxis – Gefahr für die Schwächsten		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 1.110 Betriebliches Gesundheitsmanagement		
Meilensteine	Broschüre – Gesundheit und Mobilität in Lübeck veröffentlicht; Aktionstag – Gesundheit und Mobilität in Lübeck stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_04* **Nr. aus 2021**	**Konzept „Autoarme Innenstadt“ voranbringen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Es wird kein Konzept zu diesem Thema umgesetzt. Viele Aktivitäten zahlen auf das Ziel ein.		
Beschreibung	Das Konzept der autoarmen Innenstadt ist in vielen Großstädten bereits erfolgreich umgesetzt. Dazu gehören Ljubljana, Gent oder Oslo. Der Lübecker Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurde unter der Dachmarke „Lübeck überMorgen“ ausgearbeitet und 2019 vorgestellt. Dieser Rahmenplan beinhaltet eine Vielzahl an Projekten, die die autoarme Innenstadt fördern. Die konsequente, zeitnahe Umsetzung aller Maßnahmen des Drei-Stufen-Plans soll verstärkt werden. Das Konzept der autoarmen Innenstadt muss durch eine gute und positive Kommunikation klar die Vorteile in den Vordergrund stellen. Durch eine digitale Vision des gewonnenen städtischen Raums – beispielsweise auf Spaziergängen mit Virtual-Realiy-Brillen, bei Videosequenzen etc. – können Bedenken vor Einschränkungen entgegenwirkt werden.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Autoarme Innenstadt positiv kommuniziert; Vision einer autoarmen Innenstadt digital erfolgt; autoarme Innenstadt umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_05* **Nr. aus 2021**	**Veranstaltungstickets mit ÖPNV-Tickets verknüpfen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kooperation beginnen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird aktuell geprüft.		
Beschreibung	Veranstaltungstickets enthalten die Hin- und Rückfahrt vom Wohnort zum Veranstaltungsort mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Lübeck. Dafür ist es notwendig, eine Vereinbarung zu den Konditionen zwischen Lübecker Veranstaltungshäusern und dem Stadtverkehr Lübeck abzuschließen. Es sollen die		

	bestehenden Netzwerke wie Klima-Pro-Lübeck genutzt werden und eine Kooperation von Veranstalter:innen und Betreiber:innen des Nahverkehrs entstehen.
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Meilensteine	ÖPNV-Ticket für 25 Veranstaltungen realisiert
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nummer	**Thema**		
MO_MIV_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten**		
Maßnahmentitel	**Effizienz der motorisierten Verkehre erhöhen**		
Ziel	Das Mobilitätsbedürfnis soll in Einklang mit den Klimazielen der Hansestadt Lübeck gebracht werden. Dazu sollen Fahrten und Fahrzeuge effizient genutzt werden. Der Kfz-Verkehr muss lediglich 30 Prozent der Verkehrsleistung erbringen.		
Ausgangslage	Aktuell befördern Fahrzeuge relativ wenige Menschen, im Schnitt sitzen 1,3 Personen pro Fahrt in einem Fahrzeug. Damit verbunden nimmt der Kfz-Verkehr insgesamt zu, wodurch auch der positive Effekt neuerer, saubererer Technik größtenteils verpufft. Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in Lübeck nimmt kontinuierlich zu. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge größer und schwerer, was die Infrastruktur stärker belastet und den Verkehrsraum verknappt.		
Strategie	Die folgenden Aktivitäten sollen helfen, mehr Menschen gleichzeitig zu befördern und Verkehrsraum einzusparen. Die Verwaltung mit ihrer Vorbildfunktion soll durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement den kommunalen Mobilitätsbedarf effizient decken. Die Hansestadt Lübeck sensibilisiert durch Öffentlichkeitsarbeit zum Thema ressourcensparende Mobilität. Ein gezieltes Fördern von ressourcensparenden Fahrzeugen (über den Produktlebenszyklus gesehen: Herstellung, Nutzungsphase und Entsorgung) ist eine weitere Möglichkeit, die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.		
	<u>Stärken</u> zum Teil mit wenig Mitteln umsetzbar; Finanzielle Anreize durch hohe Spritkosten	<u>Chancen</u> auch über Lübecker Stadtgrenze hinaus Menschen erreichen	
	<u>Schwächen</u> vorwiegend weiche Instrumente vorhanden	<u>Risiken</u>	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Einzubindende Gruppen	Verantwortliche des kommunalen Fuhrparks, Anbieter:innen von Pendlerportalen, Bürger:innen, Kleinfahrzeughersteller:innen, Fördermittelgeber:innen		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der CO_{2eq}-Emissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon wiederum einen Anteil von 66 Prozent. Wird der Modal Split des Autoverkehrs um 1 Prozent reduziert, entspricht das einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Modal Split MIV (Einzelfahrer:in); Indikatoren Luftverschmutzung (Tage mit Grenzwertüberschreitung, Mittlere Immisionsbelastung); Zahl Lärmbetroffene im LAP		
Zusätzlicher Nutzen	Verringerung von Lärm und Schadstoffen, verringerter Einsatz von Ressourcen, erhöhte Verkehrssicherheit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *MO_MIV_07* **Nr. aus 2021**	**Einsatz von Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung prüfen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Mobilitätsmanagement von extern wurde in Gesprächen mit EBL vorerst abgelehnt		
Beschreibung	Mobilitätsmanagement ist ein Werkzeug, um die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu beeinflussen. Ziel ist es, den Verkehr in der Hansestadt Lübeck klimafreundlich, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Dabei sollen passgenaue Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und auch Infrastruktureinrichtungen umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern. Mobilitätsmanagement ist eine vielschichtige Aufgabe von öffentlichen, privaten und wirtschaftlichen Maßnahmen. An welchen Schnittstellen Mobilitätsmanagement sinnvoll und effektiv eingesetzt werden kann, ist zu prüfen. Beispiele: - Nutzung Dienstfahrzeuge für private Zwecke (Beschäftigte) - Doppelnutzung kommunaler Stellplätze		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; alle kommunalen Stellen, die Fahrzeuge betreiben		
Meilensteine	Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_09* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätsbudgets für Mitarbeitende der HL evaluieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die verwaltungsinterne AG Mobilität ist nicht mehr aktiv. Die Nutzungszahlen des Mobilitätszuschusses werden monatlich im Bereich Personal erhoben. Eine Befragung zur Mobilität der Mitarbeitenden fand zuletzt 2023 statt.		
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck bietet ihren Mitarbeitenden seit 2022 einen Zuschuss für die Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung an. Die Hansestadt Lübeck prüft, ob und wie die Angebote genutzt werden und an welchen Stellen Optimierungspotentiale bestehen oder ob sich die Mitarbeitenden Verbesserungen wünschen. Ziel ist es, möglichst vielen Mitarbeitenden den Umstieg zu ermöglichen.		
Verantwortliche/r	1.110 Personal; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Befragung durchgeführt; erster Evaluationsbericht erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_MIV_08* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten für Klein- und Kleinstelektrofahrzeuge prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck prüft die gezielte Förderung von Klein- und Kleinstelektrofahrzeugen, die ressourcensparend sind. Leichte Elektrofahrzeuge können die Lücke zwischen Pedelecs und eigenem Kfz schließen. E-Roller, mehrspurige drei- und vierrädrige Fahrzeuge für den Personen- und Gütertransport, allesamt für mehr als 25km/h zugelassen, stellen eine Entlastung lokal und global dar. Im urbanen Raum reduziert sich der Platzbedarf auf den Straßen und lokale Emissionen werden stark reduziert. Im globalen Kontext können Ressourcen durch die geringeren Baugrößen der Akku-Antriebe eingespart werden. Beispiele für eine gezielte Förderung von Klein- und Kleinstfahrzeugen bei oder durch: - Anschaffung von leichten E-Fahrzeugen (L1e bis L7e) - Anschaffung von Lastenrad oder E-Lastenrad - Anschaffung von E-Roller oder E-Motorrad - eine Kauf-Prämie für gebrauchte E-Autos - Errichtung einer E-Ladesäule/Wallbox in Kombination mit der Errichtung eines Solarcarports/einer Solargarage. Umstiegsprämie für die Abschaffung eines Pkw oder (Klein-)kraftrades mit konventionellem Antrieb bei gleichzeitiger Anschaffung eines Pedelecs, S-Pedelecs, Lastenpedelecs oder E-Rollers.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fördermittel für 10 Kleinfahrzeuge in Anspruch genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_10* **Nr. aus 2021**	**Förderung des Einsatzes von Velo-Taxen prüfen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Ein Velotaxi transportiert Menschen innerstädtisch, das Prinzip ähnelt dem klassischen Taxiangebot. Das Angebot soll über eine touristische Beförderung hinausgehen und eine klimafreundliche Ergänzung des Taxigewerbes darstellen. Die Hansestadt Lübeck prüft, ob und wie der Einsatz von Velotaxis gefördert werden kann.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie wurde beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_11* **Nr. aus 2021**	**Fahrgemeinschaften fördern**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kooperation	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Fahrgemeinschaften sind eines der wirkungsstärksten Mittel, da sie CO_2-Emissionen pro Fahrt zu verringern. Ein höherer Besetzungsgrad eines Autos entlastet den Straßenraum, benötigt weniger Parkflächen und entsprechend weniger Gebühren. Finanziell ist die Fahrgemeinschaft für Fahrer:innen und Mitfahrer:innen lohnenswert, da die Pendlerpauschale für alle berufstätigen Mitfahrer:innen gilt. Geeignete Portale werden in der Stadtverwaltung aktiv beworben, für interessierte Bürger:innen und Pendler:innen werden entsprechende Informationen bereitgestellt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Website reaktiviert; Informationsmaterial erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_12* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitskampagne zum Spritsparen und Umsteigen starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Durch eine energiesparende Fahrweise können viel Energie und Sprit eingespart werden. Weniger Lärmbelastung und Schadstoffe, dafür mehr Verkehrssicherheit sind bei einem vorrauschauenden Fahrstil die Folge. Das ist den meisten Fahrer:innen bekannt und wird auch regelmäßig umgesetzt. Dennoch sind regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen sinnvoll und können zu weiteren Einsparungen animieren. Gleichzeitig sollen Vorteile des Umweltverbundes kommuniziert werden und internationale Mobilitätstage gezielt Themenschwerpunkte setzen. (Parkingday, Tag der Schien etc.)		

	Vorteile des effizienten Fahrens und verschiedene Möglichkeiten des Umweltverbundes werden in geeigneter Form den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt, regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kampagnenkonzept erstellt; erste Aktion durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_MIV_3	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten**		
Maßnahmentitel	**Parkraum bedarfsgerecht weiterentwickeln**		
Ziel	Ziel ist, ein bedarfsgerechtes Parkraummanagement in Lübeck zu entwickeln. Weitere Ziele sind: neue Radwege, sicherere Fußwege, weniger Parksuchverkehr, weniger Schadstoffe und Lärm und schnelleres Auffinden des benötigten Parkplatzes.		
Ausgangslage	Parkmöglichkeiten gibt es Lübeck in verschiedenen Varianten: öffentliche und private Parkhäuser, Tiefgaragen oder Stellplätze mit entsprechender Bewirtschaftung. Daneben ist das Parken im Straßenraum oftmals möglich, teilweise bewirtschaftet – je nach Quartier mit entsprechendem Anwohner:innen-Parkausweis – oder kostenlos am Straßenrand oder in Parkbuchten. Parkgebühren und die Gebühren für Anwohner:innenparken sind im europäischen Vergleich sehr gering und haben keine ausreichende Lenkungswirkung: Bei geringen Parkgebühren fällt die Wahl eher auf das Auto aus, als den Umweltverbund. Zudem steigen die Preise für den ÖPNV regelmäßig an, Parkgebühren erhöhen sich vergleichsweise kaum.		
Strategie	Im ersten Schritt wird der Bedarf an Parkraum analysiert. Das Teilgutachten Parken (im Rahmen des VEP), die Ziele dieses Maßnahmenblattes und die Klimaziele der Hansestadt Lübeck sind dafür maßgeblich. Durch ein erhöhtes Angebot klimafreundlicher Verkehrsmittel und weiterer Mobilitätsoptionen steigt der Anreiz, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Unterstützt wird dieser Prozess durch angemessene Parkgebühren, die auch Einnahmeverluste durch wegfallende Parkplätze kompensieren. Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist eine konsequente und ausgeweitete Parkraumbewirtschaftung. Somit können auch die Haushalte von Auswärtigen (Einpendler:innen, Shoppingbesucher:innen) angemessen beteiligt werden. Weitere Bausteine sind die effiziente Ausnutzung von bereits vorhandenen Stellplätzen (wie Tiefgaragen, Supermarktparkplätze) und ein digitales Parkraummanagement.		
	<u>Stärken</u> Parkraumkonzept in Bearbeitung; Parkraumbewirtschaftung wirkt und ist schnell umsetzbar	<u>Chancen</u> Möglichkeiten der Begrünung des Straßenraumes; multifunktionale Nutzungen des Straßenraums; soziale Gerechtigkeit (steigende ÖPNV-Preise betrifft eher sozial Schwächere)	
	<u>Schwächen</u> Parkraum ist sensibles Thema; Flächenkonkurrenz mit Umweltverbund	<u>Risiken</u> Blockade durch Gesetzgebung Unterstellen einer Verbotsmentalität	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	KWL GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; 5.660.1-2 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Einzubindende Gruppen	StattAuto; KWL GmbH; ADFC; Kolleg:innen vom Städteverband SH und der Stadtverwaltung Kiel		
Zielgruppe	Bürger:innen, Anwohner:innen, Pendler:innen, Tourist:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon einen Anteil von 66 Prozent. Eine Reduktion des Parksuchverkehrs und der damit verbundene Umstieg auf den Umweltverbund reduzieren die THG-Emissionen.		
Erfolgsindikatoren	Haushaltserhebung: Anzahl autofreier Haushalte und Anzahl Autos pro Haushalt		

Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, höhere Aufenthaltsqualität sowie bessere Kosten- und Sozialgerechtigkeit.
Hinweise & Sonstiges	Nr. aus Maßnahmen-Paket 2021: 6.3

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_MIV_14* **Nr. aus 2021**	**Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Einzelne potenzielle Bewohnerparkzonen befinden sich in der Prüfung.		
Beschreibung	Durch eine erweiterte Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Hansestadt soll das kostenlose Bereitstellen von öffentlichen Flächen beendet und der Umweltverbund aktiv gefördert werden. In Straßen und Quartieren, an denen hoher Parkdruck herrscht, hat Parkraumbewirtschaftung eine regulierende Wirkung. In der Regel herrscht zentrumsnah ein hoher Parkdruck, eine ausgeweitete Bewirtschaftung orientiert sich dabei von innen nach außen. Gleichzeitig werden vorhandene Stellplätze um drei Prozent pro Jahr zurückgebaut und für den Ausbau des Umweltverbundes genutzt. Die damit verursachten Einnahmeverluste werden durch die Anhebung der Parkgebühren mehr als ausgeglichen. Für die nicht bewirtschafteten Gebiete ist zu prüfen, ob Handyparksysteme eine kostengünstige und sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Gebührensystem sind und ob dieses System auch ohne stationäre Automaten möglich ist. Aus Sicht der Klimaleitstelle ist es sinnvoll, die Parkraumbewirtschaftung in den Außenflächen zu erweitern und zu bewirtschaften. Außerdem ist zu prüfen, ob und wie der Parkdruck verringert werden kann.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-2 Straßenverkehrsbehörde; KWL		
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Kriterien zur Bewirtschaftung festgelegt; mindestens 50 Prozent der möglichen Stellplätze an Straßen bewirtschaftet (bis 2040); mindestens 3 Prozent der öffentlichen Stellplätze pro Jahr reduziert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_13* **Nr. aus 2021**	**Finanzielle Anreize zur Entlastung des öffentlichen Raumes schaffen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument:	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Durch Bürgerschaftsbeschluss (VO/2023/11957_01-04-01) wurde die Aktivität zunächst zurückgestellt bis der Bericht nach Punkt 1a) vom VO/2023/12437-04-01 vorliegt. Bericht zur Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren liegt der Bürgerschaft nun vor (VO/2024/13678-03).		

Beschreibung	Ziel ist, dass die Hansestadt Lübeck schrittweise die Parkgebühren den Kosten für die Nutzung des ÖPNV finanziell angleicht. Durch eine Teuerung der Parkgebühren wird dem öffentlichen Raum ein angemessener Wert zugeschrieben, Außerdem wird Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und Bus und Bahn unterwegs sind, mehr Raum gegeben. Die Erhöhung der Parkgebühren liegt im Zuständigkeitsbereich der Verwaltung, eine Anpassung ist grundsätzlich jederzeit möglich. Ebenso ist zu prüfen, ob eine beschränkte Parkhöchstdauer eine sinnvolle Ergänzung zur Entlastung des öffentlichen Raumes darstellt. Maßgebend für die Parkgebühren sollte die Teuerungsrate im ÖPNV sein, in Lübeck sind die Parkgebühren im Vergleich deutlich weniger angestiegen.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-2 Straßenverkehrsbehörde; KWL		
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Kriterien zur Bewirtschaftung festgelegt; mindestens 50 Prozent der möglichen Stellplätze an Straßen bewirtschaftet (bis 2040); mindestens 3 Prozent der öffentlichen Stellplätze pro Jahr reduziert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_16* **Nr. aus 2021**	**Alternativen für Anwohner:innen-Parken prüfen**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Bericht zu Quartiersgaragen wurde den politischen Gremien vorgelegt (VO/2025/14383). In Kürze folgt ein Bericht zu Park-Apps.		
Beschreibung	Aktuell sind die Parkhäuser und weitere Stellplatzflächen außerhalb der Innenstadt oftmals nicht ganztägig ausgelastet. Von daher ist der konkrete Bedarf an Stellplätzen in den jeweiligen Quartieren zu prüfen. Weiterhin ist zu prüfen, ob ungenutzte Parkplätze von Anwohner:innen der Altstadt zum Abstellen ihres Kfz genutzt werden können. Um Anreize zu schaffen, ist eine Aufstockung der Dauerstellplätze in den Parkhäusern der Innenstadt und weiteren Gebieten mit hohem Parkdruck zu prüfen. Parksuchverkehr und Parkdruck in den dicht besiedelten Gebieten in und um die Altstadt werden so vermindert. Weitere Ideen und Anregungen, um Parkplätze effizient zu nutzen: • Nachttarif auf Parkflächen von Discountern, Läden etc. • Stellplatz-Doppelnutzung (tagsüber freie Stellplätze werden genutzt) • Kooperation mit ansässigen Unternehmen und Immobilienbesitzer:innen zur besseren Ausnutzung vorhandener Parkmöglichkeiten		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660 Stadtgrün & Verkehr; KWL		
Meilensteine	Stellplatzbedarf und Stellplatzverfügbarkeit analysiert; Initiative „Parkraum 2.0“ gestartet (innovative Ideen gesucht, um Stellplätze effizient zu nutzen)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_17* **Nr. aus 2021**	**Stellplatzsatzung beschließen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Bürgerschaftsbeschluss zum Entwurf einer Stellplatzsatzung mit der Beauftragung eines förmlichen Verfahrens zur Aufstellung erfolgt (VO/2024/12987). Mit den Änderungen aus dem Beschluss wird die Satzung voraussichtlich Ende 2025 ins förmliche Verfahren gehen.		
Beschreibung	Stellplatzsatzungen ermitteln für Bauvorhaben die Anzahl und die Beschaffenheit der notwendigen Kfz- und Fahrradabstellplätze. Die Beschlussvorlage für eine Stellplatzsatzung ist derzeit in Bearbeitung. Im Sinne der angestrebten Mobilitätswende sollen Klimaschutzkriterien konsequent berücksichtigt werden. Ziele: Kompensationsmöglichkeiten verwenden für Maßnahmen, um Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Sowie alternativ und ergänzend, Investitionen in ÖPNV und Radverkehr zu stärken.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschlussvorlage verabschiedet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_19* **Nr. aus 2021**	**Kostenloses Parken von (E-)CarSharing Fahrzeugen prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Nach der gültigen ParkVO parken Fahrzeuge mit einem "E" im Kennzeichen außerhalb der Zonen I und IV gebührenfrei. Hier sind auch eCarsharingFahrzeuge inbegriffen. Eine Ausweitung ist nicht geplant. Die Regelung in der ParkVO ist zeitlich begrenzt.		
Beschreibung	Ein privater Pkw beansprucht aufgrund weniger Nutzer:innen im Vergleich mit einem CarSharing-Fahrzeug ein Vielfaches an Parkraum – bezogen auf eine Person. Aktuell parken die CarSharing-Fahrzeuge nicht kostenlos, sondern auf Rechnung des Carsharing-Unternehmens, die Sondernutzungsgebühr und Miete für den Stellplatz zahlen. Um einen weiteren Anreiz zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen zu schaffen, sollen in ausgewählten Bereichen die Gebühren für CarSharing-Fahrzeuge entfallen. Dazu ist eine Änderung der Gebührenverordnung notwendig.		
Verantwortliche/r	KWL; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde		
Meilensteine	Bereiche ermittelt; Gebührenordnung verändert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_MIV_15* **Nr. aus 2021**	**Parkgebühren flexibel gestalten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Bericht zur Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren liegt der Bürgerschaft vor (VO/2024/13678-03). Bisher keine flexible Ausgestaltung von Parkgebühren geplant. Stand Oktober 2025: Die Parkgebührenverordnung ist zwischenzeitlich in Kraft getreten. Eine Anpassung ist auf nicht absehbare Zeit nicht geplant.		
Beschreibung	Es soll ein flexibles Parkgebührensystem getestet werden, bei dem sich die Gebühren je nach Tageszeit und Wochentag unterschiedlich gestalten. Beispielsweise könnten in den Adventswochenenden die Parkgebühren in den Zonen I und II verteuert werden, um so den Bus-Shuttle-Service attraktiver zu machen. Dazu ist zunächst festzulegen, in welchen Zeiträumen zu erhöhtem Preis geparkt werden sollte. Kriterien dazu müssen entsprechend erarbeitet werden. Für eine weitere Flexibilisierung der Parkgebühren wird das Umprogrammieren für Wochentage und längere Zeiträume als möglich erachtet. Handyparken (Parkgebühren per App bezahlen) wird als eine zukunftsweisende Möglichkeit für flexible Tarife erachtet. Eine entsprechende Änderung in der Parkgebührenverordnung ist durch die Bürgerschaft zu beschließen.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660 Stadtgrün & Verkehr; KWL		
Meilensteine	Tarifsystem erstellt, Zeitraum und Gebiet festgelegt; Testphase durchgeführt; Evaluation abgeschlossen; neues Parkgebührensystem eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Nr.: *MO_MIV_18* **Nr. aus 2021**	**Parkraumnachfragemodell beschließen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (5.610)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Nutzung des Instruments der Stellplatzsatzung (VO/2024/12987) und der B-Pläne für Planung des Parkraums werden als ausreichend eingestuft.		
Beschreibung	Ein Parkraum-Nachfragemodell dient der Prognostizierung von sämtlichen Parkraumbedarfen, die durch ein neues Bauvorhaben entstehen. Dieses Modell sollte bei jedem neuen Bauvorhaben, vor allem bei der Quartiersentwicklung, angewendet werden. Die Beschlussvorlage eines Parkraum-Nachfragemodells wird derzeit bearbeitet. Im Sinne der angestrebten Mobilitätswende sollen Klimaschutzkriterien konsequent berücksichtigt		

	werden: Dabei sind auch quantitative und qualitative Kriterien für Lastenradparkplätze gefordert. Zudem soll ausreichend Parkraum für Dienstleistende und Lieferverkehre berücksichtigt werden. Um wichtige (Auto-)Fahrten von Lieferant:innen, Dienstleister:innen etc. zu ermöglichen oder sogar zu vereinfachen, sollen spezielle Lieferzonen eingerichtet werden.
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschlussvorlage verabschiedet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_MIV_20* **Nr. aus 2021**	**Anwohner:innenparkgebühren durch die Hansestadt Lübeck selbst gestalten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel		
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Parkausweise für Anwohner:innen werden von der Hansestadt Lübeck ausgegeben und sollen ihnen einen Stellplatz nahe dem Wohnort ermöglichen. Die seit 1993 nicht geänderte, bundesweite Regelung, dass ein Stellplatz maximal 30,70 Euro pro Jahr kosten darf, wurde 2020 abgeschafft. Aktuell haben unterschiedliche Bundesländer die Kosten für entsprechende Parkausweise drastisch erhöht. Das Land Schleswig-Holstein hat aktuell keine derartige Verordnung erlassen. Eine flexible Gestaltung der Parkgebühren – Kurzzeit- und Parken für Anwohner:innen – ist für eine klimaschutzorientierte Stadtplanung ein wichtiges Instrument. So kann dem Straßenraum ein entsprechender Preis zugeordnet werden und eine Entscheidung, ob der öffentliche Raum eine Stellfläche für Fahrzeuge sein soll oder für alle Bürger:innen verfügbar ist. Beispielrechnung: Die Gebühr fürs Anwohner:innenparken soll, sofern rechtlich möglich, von 30,70 Euro pro Jahr auf mindestens 15 Euro pro Monat erhöht werden. Zum Vergleich: ein nicht überdachter Parkplatz in städtischen Randgebieten kostet etwa 20 Euro pro Monat (ADAC 2020). Die Hansestadt Lübeck sollte sich an die Landesregierung wenden, damit eine entsprechende Gebührenordnung den Kommunen Gestaltungsspielraum bei den Gebühren für Anwohner:innenparken gibt.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären		
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_EMA_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Emissionsarme Mobilität fördern**		
Maßnahmentitel	**Antriebswende durch Aufbau einer Netz- und Ladeinfrastruktur ermöglichen**		
Ziel	Das Ziel der Hansestadt ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Die Elektromobilität stellt dabei einen Bestandteil der notwendigen Verkehrswende dar. Dafür soll der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und städtebaulich verträglich erfolgen. Der Strom für die Ladepunkte stammt grundsätzlich aus erneuerbaren Energiequellen. Es wird ein Konzept für Ladeinfrastruktur an öffentlich zugänglichen Ladepunkte erstellt, in dem unter anderem der zukünftige Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen ermittelt wird.		
Ausgangslage	Viele Bürger:innen besitzen eigene Lademöglichkeiten für ihre privaten Pkw. Einkaufszentren und andere öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten bieten ebenfalls Lademöglichkeiten an. Mit Blick auf die kommende Elektrifizierungswelle und die damit verbundene steigende Nachfrage reicht die Anzahl an vorhandenen Ladepunkten allerdings nicht aus. Die städtebaulichen Probleme – wie Flächeninanspruchnahme durch Kfz – werden bei einer insgesamt gleichbleibenden Anzahl von E-Kfz bestehen bleiben. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck arbeitet aktuell an einem Ladeinfrastrukturkonzept. Auf der Altstadtinsel müssen neben dem Platzproblem auch weitere Aspekte wie die Ästhetik des Stadtbildes oder die bereits vorliegende Infrastruktur beachtet werden.		
Strategie	Die Elektromobilität wird durch den bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gefördert. Hierfür wird aktuell ein Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet, das eine sinnvolle Verteilung von Ladepunkten vorsieht, z. B. schnelle Hochstromladepunkte in Autobahnnähe und für Taxis am Hauptbahnhof oder Mehrfachladepunkte an relevanten Stellen in Lübeck. Im Bereich der innovativen Antriebstechnologien werden die Kooperationen von Forschung & Entwicklung und der Netzwerkarbeit verstärkt.		
	<u>Stärken</u> Konzept für Ladepunkte in Arbeit; einige Ladepunkte bereits vorhanden	<u>Chancen</u> Steuerung der Verteilung von Ladepunkten	
	<u>Schwächen</u> Inanspruchnahme von Flächen durch (E-)Pkw	<u>Risiken</u> negative städtebauliche Entwicklung; Verlagerung der Emissionen in den Stromsektor	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; Stadtwerke Lübeck; Wirtschaftsförderung; Lübecker Hafengesellschaft		
Einzubindende Gruppen	Forschung & Entwicklung (Berufsschulen, Hochschulen, Universitäten)		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Gewerbetreibende, Tourist:innen.		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur selbst wird nicht direkt Treibhausgas eingespart. Allerdings ist sie für eine flächendeckende Nutzung von emissionsarmen Antriebstechniken ein elementarer Bestandteil. Der Verkehr allgemein macht in der THG-Bilanz von 2019 mit 398.719 Tonnen $CO_{2,eq}$ einen Anteil von 27 Prozent der Gesamtemissionen aus. Fahrten, die durch E-Fahrzeuge mit regenerativem Strom substituiert werden, senken die Treibhausgasemissionen auf null.		
Erfolgsindikatoren	Anteil zugelassener E-Pkw; Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte; Bezogene Strommenge aus Ladesäulen der SWL Energie GmbH		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_EMA_01* **Nr. aus 2021**	**E-Mobilitätskonzept umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Teilgutachten zum Verkehrsentwicklungsplan liegt vor. Konzessionsvertrag mit SWL geschlossen. Standorte werden sukzessive umgesetzt.		
Beschreibung	Es wird ein Konzept erstellt, um auf den bedarfsgerechten und städtebaulich verträglichen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur hinzuwirken. Eine Fragestellung des Konzeptes wird z. B. sein, wie der Ladevorgang von Elektrofahrzeugen innerhalb und im Umfeld der historischen Altstadt städtebaulich verträglich gestaltet werden kann. Dies betrifft private Nutzer:innen ohne privaten Stellplatz in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren. Dazu gehören auch Quartiere mit einer städtebaulichen Erhaltungs- oder Gestaltungssatzung, Quartiere mit Geschoss-Wohnungsbau oder in der Umgebung von Denkmalen. Es werden bei der Ermittlung des Ladebedarfs an öffentlich zugänglichen Ladestationen verschiedene Anwendungsfälle berücksichtigt, z. B. Bewohner:innen, Besucher:innen und Nutzer:innen von E-Taxis oder E-Carsharing.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Konzept veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_02* **Nr. aus 2021**	**Wasserstoffnutzung innerhalb der Kommune konkretisieren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die ursprünglichen Inhalte des Bürgerschaftsbeschlusses von 2023 sind nicht mehr aktuell. Zurzeit erstellt die Hansestadt einen Bericht über Wasserstoffprojekte und -ideen der verschiedenen Beteiligten (Wasserstoffinitiative). Die Stadtwerke Lübeck Energie sind involviert und arbeiten entsprechend zu.		
Beschreibung	Lösungen zur Förderung von Wasserstoffnutzung in Lübeck werden erarbeitet. Themen sind unter anderem der Aufbau einer möglichen Wasserstoffinfrastruktur sowie Produktionsmöglichkeiten und Anwendungsfelder im Verkehrssektor. Hierzu hat sich eine Arbeitsgemeinschaft Wasserstoff aus den folgenden Akteur:innen gebildet: • Wirtschaftsförderung • Stadtwerke Lübeck • Lübecker Hafen-Gesellschaft • Klimaleitstelle Der Austausch wird zukünftig erweitert und intensiviert.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung; SWHL; LHG; 3.390.01 Klimaleitstelle		

Meilensteine	Konkretes Wasserstoffprojekt durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_EMA_03* **Nr. aus 2021**	**Informationskampagne zu Eigenstromnutzung für E-Mobilität durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Selbsterzeugte Energie aus Sonne und Wind ist der klimafreundlichste Antrieb für E-Autos. Mit einer gezielten Informationskampagne sollen (private) Stromproduzent:innen über die Vorteile der Eigenstromversorgung aufgeklärt werden. Weitere Schwerpunkte sollen sein (vgl. E-Mobilitätskonzept): • Pufferspeichernutzung von Fahrzeugen (Smart Grid) • Direktnutzung von regenerativen Energien		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kampagne konzipiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_04* **Nr. aus 2021**	**Kooperation mit Forschung & Entwicklung intensivieren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In Kooperation mit Berufsschulen, Hochschulen und Universtäten sollen Forschungsprojekte entstehen. Mögliche Themen sind: • Ladeinfrastruktur (SWHL) • Tausch von Akkus (SWHL) • induktives Laden (SWHL) • Kombination von PV und Ladestation (SWHL) • Ergänzung E-Bike laden (SWHL) • Fuhrparkmanagement für klimafreundliche Mobilität (3.390.1 Klimaleitstelle) • Change Management Mobilität (3.390.1 Klimaleitstelle)		
Verantwortliche/r	SWHL; 3.390.01 Klimaleitstelle		

Meilensteine	Förderantrag für Forschungsprojekt gestellt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	

Nummer	**Thema**		
MO_EMA_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Emissionsarme Mobilität fördern**		
Maßnahmentitel	**Kommunale Fahrzeugflotte treibhausgasneutral betreiben**		
Ziel	Ziel ist, den städtischen Fuhrpark effizienter zu strukturieren und sukzessive zu elektrifizieren. Vorhandene Fahrzeuge sollen optimal ausgelastet werden (z. B. durch Verkleinerung des Fuhrparks) und insbesondere für verbleibende konventionelle Fahrzeuge hat ein geringer Kraftstoffverbrauch Priorität. Bis 2035 muss der kommunale Fuhrpark treibhausgasneutral betrieben werden, damit die Hansestadt ihrer Vorbildfunktion gerecht werden kann.		
Ausgangslage	Derzeit verwalten die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) große Teile des kommunalen Fuhrparks. Aktuell sind einige E-Pkw und kleinere elektrische Wirtschaftsfahrzeuge in Betrieb. Allerdings wird der überwiegende Teil nach wie vor konventionell betrieben. Leichte und schwere Nutzfahrzeuge sind zum allergrößten Teil mit Verbrennungsmotor ausgestattet.		
Strategie	Das Fuhrparkmanagement der Hansestadt Lübeck (Verwaltung + Eigenbetriebe) soll zentral verwaltet werden. Ein Mobilitätsmanagement innerhalb der Kommune ist dafür notwendig. Möglich ist dies entweder mit einer eigenen Stelle oder durch externe Unterstützung. Die mittelfristigen Aktivitäten dieser Maßnahme werden federführend von dieser neuen Stelle umgesetzt.		
	<u>Stärken</u> bereits viele Daten bei den EBL vorhanden; Erfahrung und Motivation sind gegeben	<u>Chancen</u> Vorbildfunktion der Kommune; Kommune als Multiplikatorin	
	<u>Schwächen</u> Verlagerung der Emissionen; mangelnde Alternativen bei speziellen Fahrzeuganforderungen	<u>Risiken</u> starke Abhängigkeit vom Ausbau der Ladeinfrastruktur; umstellen des Antriebs bei schweren Nutzfahrzeugen sehr teuer	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 5.651 Gebäudemanagement; KWL GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle Perspektivisch: Zentrales Fuhrparkmanagement		
Einzubindende Gruppen	Alle Bereiche der Verwaltung; alle Eigenbetriebe		
Zielgruppe	Alle Bereiche der Verwaltung, alle Eigenbetriebe		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Im Jahr 2019 verursachte die kommunale Flotte etwa 5.000 Tonnen CO_{2eq}, die bis 2035 vollständig vermieden werden sollen.		
Erfolgsindikatoren	THG-Emissionen des kommunalen Fuhrparks (aus THG-Bilanz); Anzahl der Fahrzeuge (zzgl. Antriebsarten, Laufleistung, Auslastung)		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, mehr Komfort für Mitarbeiter:innen		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_EMA_06* **Nr. aus 2021**	**Zukunftsgerichtete Standards für städtische Ladeinfrastruktur erstellen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität befindet sich kapazitätsbedingt noch im Aufbau		
Beschreibung	Bei Um- und Neubauten in der kommunalen Infrastruktur sollte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und E-Fahrräder mitgedacht werden. Ein Standard, der über die gesetzlich geforderte Infrastruktur hinausgeht (Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG)), soll erarbeitet werden. Mögliche folgende Punkte werden dabei berücksichtigt: - Lademöglichkeiten von emissionsarmen Fahrzeugen bei allen anstehenden Umbauten, Neubauten und Erweiterungen, auch über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. - Lademöglichkeiten für Betriebsräder, z. B. durch einfache 230-V-Außensteckdosen - Eigennutzung von Ladestrom aus erneuerbaren Energien, z. B. durch Kombination von PV-Anlagen mit Wallbox, Leerrohre für deren Installation vorhalten - Stromanschlüsse für elektrische Vorwärmeinrichtung von Fahrzeugen (kein Laufenlassen nötig, Ladepunkte für E-Pkw)		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; KWL		
Meilensteine	interner Standard erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_07* **Nr. aus 2021**	**Leitfäden zur öffentlichen Fahrzeugbeschaffung beachten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die vorliegenden Leitfäden werden auf Aktualität geprüft. Anschließend werden die Leitfäden den zuständigen Stellen vorgestellt und geklärt werden ob eigene Leitfäden bestehen und angepasst werden können oder ein eigener Leitfaden notwendig ist.		
Beschreibung	Bei der Beschaffung von Fahrzeugen ist neben dem eigentlichen CO_2-Austoß die gesamte Herstellung und Entsorgung der Fahrzeuge relevant. Hilfestellung bieten bereits einige Leitfäden, die bei einer Beschaffung von umweltfreundlich hergestellten Fahrzeugen unterstützen. Ein eigener Leitfaden soll erarbeitet werden sowie eine entsprechende Dienstanweisung. Bis ein eigener Standard erstellt ist, werden bereits veröffentliche Leitfäden zur Beschaffung berücksichtigt: • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Kommunalfahrzeuge • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Omnibusse • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Elektrofahrräder		

Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Leitfäden aus den entsprechenden Beschaffungsstellen werden innerhalb der Bereiche und Eigenbetriebe zur Verfügung gestellt; Dienstanweisung erteilt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: teilweise möglich (BAFA-Lastenrad)
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_EMA_08* **Nr. aus 2021**	**Weitere E-Ladestationen auf städtischen Grundstücken errichten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Aufbau Infrastruktur	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität befindet sich in Kooperation mit der SWL in der Umsetzung.		
Beschreibung	Es gibt bereits Ladepunkte auf städtischen Grundstücken. In Kombination mit der Elektrifizierung der kommunalen Flotte findet ein bedarfsgerechter Ausbau an E-Ladestationen statt, für den ein Konzept erstellt wird. Folgende Punkte sind zu prüfen: • Doppelnutzung der Ladepunkte (für kommunale und private Fahrzeuge) • Infrastruktur und Lastmanagement (maximale Leistung, Kabelquerschnitte, Platzangebot) • Bereitstellen der öffentlich zugänglichen Infrastruktur		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement; GMHL		
Meilensteine	Ladekonzept für kommunale Gebäude erstellt; Ladepunkte an öffentlichen Gebäuden in Betrieb genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_5*		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_EMA_05* **Nr. aus 2021**	**Zentrales Management für den kommunalen Fuhrpark einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Als übergeordnete Aktivität wird eine Stelle für das zentrale Fuhrparkmanagement der Verwaltung und Eigenbetriebe eingerichtet. Diese koordiniert, zusammen mit den anderen zuständigen Stellen (z. B. dem Fuhrparkmanagement der EBL), die Weiterentwicklung der verschiedenen Fahrzeugflotten. Wo die Stelle angesiedelt wird oder ob die Aufgabe auch extern vergeben werden könnte, ist zu prüfen. Die begonnenen Aktivitäten werden durch die neue Stelle gebündelt fortgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Anforderungsprofil erstellt; organisatorische Einbindung geklärt; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_EMA_8		
Nr.: *MO_EMA_09* **Nr. aus 2021**	**Qualitätsstandards für die Ausschreibungen von kommunalen Fahrzeugen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es wird ein Standard für die Ausschreibung von kommunalen Fahrzeugen entwickelt. Dieser wird unter der Prämisse der Klimaneutralität 2040 erarbeitet und hat einen emissionsfreien Fuhrpark zum Ziel. Die Mindestanforderungen orientieren sich an dem aktuellen Stand der Technik und berücksichtigen den gesamten Produktlebenszyklus (Produktion, Betrieb und Entsorgung) des Fahrzeugs.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	Entwurf eines Standards vorgelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_7*		
Nr.: *MO_EMA_10* **Nr. aus 2021**	**Kommunale E-Fahrzeuge mit regenerativen Energien direkt laden**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Das Laden von elektrischen Fahrzeugen mit regenerativem Strom aus Eigenerzeugung lohnt sich für den Klimaschutz und verbessert die Wirtschaftlichkeit von eigenen Photovoltaikanlagen. Da die Vergütung von PV-Strom verhältnismäßig gering ist, rechnet es sich, möglichst viel erneuerbaren Strom selbst zu verbrauchen. Daher wird sowohl bei der Planung von regenerativen Stromerzeugungsanlagen als auch bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen eine sinnvollen Kombination geprüft.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	5 Ladestellen errichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären

Verknüpfte Aktivitäten	*EB_EE_2*		
Nr.: *MO_EMA_11* **Nr. aus 2021**	**Prüfauftrag: Klimafreundliche Verkehrsmittel in städtischen Pflegeeinrichtungen einsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Städtische Pflegeeinrichtungen werden dahingehend geprüft, ob Fahrten in diesem Sektor durch klimafreundliche Verkehrsmittel ersetzt werden können. Bisher wird ein Großteil der Fahrzeuge in diesem Bereich noch konventionell betrieben.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	Ein klimafreundliches Fahrzeug pro Pflegeeinrichtung beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_5*		
Nr.: *MO_EMA_12* **Nr. aus 2021**	**Mehr (E-)Fahr- und (E-)Lastenräder in den kommunalen Fuhrpark integrieren**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Gebrauchsgüter	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Aufgrund relativ kurzer Wege bieten sich für dienstliche Wege innerhalb des Stadtgebietes (E-)Fahr- und -Lastenräder an. Die aktive Mobilität bietet neben dem Klimaschutzaspekt auch gesundheitliche Vorteile und spart Kosten. Nach regelmäßiger Bedarfsermittlung werden Dienstfahrräder für Mitarbeitende der Hansestadt Lübeck und der Eigenbetriebe bereitgestellt.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	3 E-Lastenräder beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	MO_EMA_5		

Nummer	**Thema**		
MO_Log_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Maßstäbe für klimaorientierte Logistik setzen**		
Maßnahmentitel	**Hafenentwicklungsplan 2030: Klimaschutzplan Hafen umsetzen**		
Ziel	Der Schiffsverkehr und die dazugehörige Infrastruktur sollen rundum klimafreundlich gestaltet werden. Dafür werden die im Hafenentwicklungsplan 2030 definierten Ziele in den Gesamtkontext der Treibhausgasneutralität bis 2040 einfließen.		
Ausgangslage	Die Hansestadt Lübeck zeichnet eine gute maritime Infrastruktur aus. Die Verbindungen in Richtung Elbe über den Elbe-Lübeck-Kanal und über die Ostsee haben ein hohes Potential, Waren auf dem Wasserweg zu befördern. Die Schifffahrt ist meist gekennzeichnet durch lange Nutzungsdauern von Techniken und große Energiemengen, die für den Antrieb nötig sind. Neben der Lübeck Port Authority (LPA) und der Lübecker Hafengesellschaft (LHG) gibt es private Hafenbetreiber:innen.		
Strategie	Der Hafenentwicklungsplan (HEP) ist eines der wichtigsten Planungstools der Hafenwirtschaft in Lübeck. Er enthält, neben wichtigen Planungsschritten für Hafenverkehr und Infrastruktur, auch Klimaschutzmaßnahmen und eine eigene Bilanzierung. Über technische Lösungen hinaus ist die Kommunikation mit den unterschiedlichen Akteur:innen der (See-) Schifffahrt relevant. Weiterhin wird angestrebt, mit der Klimaleitstelle zusammenzuarbeiten sowie Umweltschutzorganisationen einzubinden. Eine weitere Umsetzung von Landstromanlagen und die Auseinandersetzung mit wasserstoffbasierten Antrieben wird fortgesetzt.		
	<u>Stärken</u> HEP bereits vorhanden; Kooperationen laufen bereits	<u>Chancen</u> moderner, zukunftssicherer Hafen; Entlastung des Verkehrsaufkommens auf Straßen	
	<u>Schwächen</u> hoher Energieeinsatz und Speicherbedarf von regenerativen Energien nötig bei H_2 und SynFuel; nicht immer direkter Einflussbereich	<u>Risiken</u> technische Maßnahmen sehr teuer; Nicht-Inanspruchnahme von Maßnahmen (z. B. Landstromanlagen) von privaten Hafenbetreibenden	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Einzubindende Gruppen	3.390.1 Klimaleitstelle; Hafenbetreibende, Reedereien; Spediteur:innen; Stadtwerke Lübeck; Umweltschutzorganisationen		
Zielgruppe	Hafenbetreibende, Reedereien, Spediteur:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Im Rahmen des Hafenentwicklungsplanes wurde 2015 eine Treibhausgasbilanz der Hafenverkehre erstellt.		
Erfolgsindikatoren			
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion		
Hinweise & Sonstiges	Nr. aus Maßnahmen-Paket 2021: 1.4		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_Log_04* **Nr. aus 2021**	**Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe gewähren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Umweltrabatt ist seit 01.01.2024 in der Hafenentgeltverordnung unter Pkt. 4.1.12. geregelt : https://www.lhg.com/fileadmin/user_upload/09-downloads/lhg-Entgeltordnung_ab_2024.pdf		
Beschreibung	Die Hafengebühren nach den Umweltauswirkungen der Schiffsabgase anzupassen, ist eine Möglichkeit, einen Anreiz für Reedereien zu setzen, mehr als nur die gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen. Mehrere deutsche Häfen orientieren sich bei den Hafengebühren bereits am Environmental Ship Index (ESI). Dazu gehören unter anderem Rostock, Kiel, Hamburg und Brunsbüttel. Der ESI setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxiden zusammen und weist jedem Schiff einen individuellen Gesamtwert zwischen null und 100 zu. Null entspricht den gesetzlichen Grenzwerten, die sich aus den festgelegten Richtwerten ergeben. Jeder Wert größer null signalisiert eine Unterschreitung der Grenzwerte. Ziel ist es, dass Schiffe mit besonders niedrigen Emissionswerten Vorteile erhalten können und z. B. weniger Gebühr zahlen als diejenigen, die die Umwelt stärker belasten. Durch einen Bürgerschaftsauftrag wurde die LHG damit beauftragt, ihre Gebühren anzupassen (VO/2019/08471). Seit dem 01.01.2022 erstattet die LHG die Hafengebühren für Schiffe, die eine Mindestpunktzahl von 40 ESI-Punkten erreichen. Es ist anzustreben, die Grenzwerte im Laufe der Jahre anzuheben, beziehungsweise die Gebühren bei Nicht-Einhaltung zu steigern. Weitere private Hafenbetreibende sollen in den Prozess integriert werden.		
Verantwortliche/r	Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Meilensteine	50 Prozent der Schiffe mindestens 40 ESI-Punkte erhalten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_02* **Nr. aus 2021**	**Weitere Landstromanlagen für die Hafenverkehre errichten**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Geplant sind derzeit 2-3 weitere Landstromanlagen (zweite Ausbaustufe) am Skandinavienkai zu errichten um Bestandsschiffe und neue Schiffe mit Landstrom versorgen zu können. Derzeit wird geprüft, ob die Planungen wirklich umgestezt werden können.		

Beschreibung	Landstromanlagen erlauben es Schiffen, während der Liegezeit im Hafen ihre Motoren abzustellen. Perspektivisch können mit Landstromanlagen auch Hybridschiffe (teilweise elektrisch angetrieben) geladen werden. Auch aufgrund der Anforderungen des "FIT for 55 Pakets" der Europäischen Kommission, das vorsieht, den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU um 55 Prozent zu reduzieren, ist dem Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund sollen künftig mehr Kapazitäten in Lübeck bereitgestellt werden. In Zusammenarbeit mit der Lübecker Port Authority und auf Basis des Hafenentwicklungsplans 2030 sind diese in den LHG-Terminals vorzuhalten. Folgende Landstromanlagen an den Terminals der LHG sind in Lübeck vorhanden oder in Vorbereitung: – Terminal Nordlandkai-Landstromanlage (2008-2009) – Terminal Skandinavienkai (bis zu 4 Landstromanalgen/Anleger möglich) – Betriebsbereitschaft Anleger 5 neu 2023 – Terminal Seelandkai (Bedarfsklärung) – Terminal Schlutup (Bedarfsklärung) Es ist zu prüfen, wie die Auslastung der Anlagen maximiert werden kann und sich der zukünftige Bedarf an neuen Anlagen entwickelt. Private Hafenbetreiber:innen sind bei diesen Aktivitäten mit einzubeziehen.		
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Meilensteine	Eine neue Landstromanlage installiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_03* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätskonzept Hafen erarbeiten und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Hierfür betreibt die LPA laufend "Lobby"-Arbeit im Rahmen ihrer begrenzten Zuständigkeit, die eine direkte Beeinflussung auf die Hinterlandanbindungen sehr einschränken. Insbesondere die Forderungen nach dem Aufrechterhalten und Ertüchtigung der Bahnanbindung sind zentrale Tätigkeit der LPA. Eine "Fertigstellung" wird kaum erreichbar sein, da es sich hier um eine laufende Kommunikationstätigkeit handelt.		
Beschreibung	Hafenverkehr beschränkt sich nicht nur auf den Schiffsverkehr, denn die gesamte Logistik rund um das Be- und Entladen von Schiffen, Service und Belieferungsfahrten werden über Land abgewickelt. Ein Teil der Emissionen entstehen also an Land, hier gibt es wie im Straßenverkehr gute Möglichkeiten, Fahrten und Fahrzeuge emissionsfrei und effizient zu betreiben. Bisher nutzt die LHG verschiedene Fahrzeuge, die teils emissionsarm bzw. emissionslos betrieben werden: - E-Kleintransporter für interne Fahrten zu den Terminals bzw. zu Terminal und Kunden - acht E-Stapler beim Papierumschlag, Flurförderfahrzeuge Zudem sollen Potentiale für die weitere Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur auf dem Hafengelände ermittelt werden, einschließlich möglicher Betreiber- und Abrechnungsmodelle. Es wird explizit auf den Hafenfuhrpark (Hafengeräte, Umschlaggeräte) eingegangen.		
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Meilensteine	Mobilitätskonzept erstellt; 10 Fahrzeuge mit klimafreundlichem Antrieb beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären

Verknüpfte Aktivitäten	

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_Log_01* **Nr. aus 2021**	**Leuchtturmprojekt „Klimaneutrale Schiffsantriebe“ initiieren**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Gemeinsam mit der weißen Flotte werden in einem (Forschungs-)Projekt neue Antriebsmethoden für den Einsatz in Lübecker Gewässern untersucht. Dazu wird mit lokalen Reedern zusammengearbeitet und ein Leuchtturmprojekt (beispielsweise ein Solar-Personenschiff) initiiert.		
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG); 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kooperation mit Reederei gefunden; Technisches und wirtschaftliches Konzept ausgearbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_10* **Nr. aus 2021**	**Fuhrparkmanagement im Hafen analysieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der hafeneigene Fuhrpark im Hafenbetrieb soll im Rahmen des Workshops Kommunaler Fuhrpark untersucht und klimafreundlich gestaltet werden. Dazu soll der Bestand der Fahrzeuge und die Fahrzeugauslastung ermittelt und Potentiale erkannt werden. Ob es externer Unterstützung des Fuhrparkmanagements bedarf, wird in diesem Workshop ermittelt.		
Verantwortliche/r	Lübeck Port Authority		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Zentrales FPM		

Nr.: *MO_Log_11* **Nr. aus 2021**	**Wasserstoffnutzung im Hafen planen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Hafenwirtschaft umfasst einen umfangreichen Fuhrpark, der voraussichtlich nicht vollständig elektrifiziert werden kann. Daher ist der Einsatz von grünem Wasserstoff hier sinnvoll. Um diese neue Technologie besser nutzbar zu machen, muss personelles Know-how (strategisch, technisch) aufgebaut werden. Die LPA bezieht die privaten Hafenbetreibenden bei diesen Aktivitäten mit ein.		
Verantwortliche/r	Lübecker Hafengesellschaft		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_Log_2	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen**		
Maßnahmentitel	**City-Logistik emissionsfrei gestalten**		
Ziel	Die City-Logistik soll zukünftig emissionsfrei gestaltet werden. Sie umfasst eine Vielzahl von Konzepten, um den städtischen Güterverkehr zu bündeln und Fahrzeuge und Fahrten effizient zu nutzen.		
Ausgangslage	Die City-Logistik ist vor allem in der Altstadt und den dicht bebauten (gründerzeitlichen) Stadtteilen vor Probleme gestellt. Enge Straßenabschnitte, wenige Stellplätze für Lieferverkehr und Staulagen belasten Fahrer:innen und Umwelt gleichzeitig. Gefährliche Situationen wegen Parken in der zweiten Reihe oder Blockieren von Fahrstreifen sind an der Tagesordnung. Eine stetige Zunahme von Kurier-, Express- und Paket-Sendungen (KEP) führt zur weiteren Zunahme von Lieferfahrten. Dieser Trend wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen (Quelle: Agora Verkehrswende 2020)		
Strategie	Die Hansestadt Lübeck kann durch ein gezieltes Parkraummanagement dem Lieferverkehr attraktive Rahmenbedingungen schaffen. Logistik ist ein Bestandteil des Parkraummanagements und findet sich in den Maßnahmenblättern MIV 1-3 wieder – es gehört auch zum Verkehrsentwicklungsplan. Eine wichtige Aufgabe der Kommune ist, besonders um Radlogistik zu fördern, eine gute und großzügig dimensionierte Infrastruktur. Eine Möglichkeit, die Emissionen durch den Lieferverkehr zu senken, ist das Errichten von sogenannten Mikrodepots, kleineren Verteilzentren für KEP am Stadtteilrand. Ziel ist es, dort die Sendungen mit kleinen, emissionsfreien Fahrzeugen in die Stadteile zu liefern. Das Verteilen mittels Lastenrädern, die Radlogistik, gewinnt immer mehr Bedeutung und birgt ein hohes Potential für die Belieferung auf der letzten Meile. Durch Öffentlichkeitsarbeit, Beratungsangebote und Netzwerkarbeit werden lokale Akteur:innen aus Logistik und ggf. Unternehmen eingebunden, um Lösungen für jetzige und zukünftige Herausforderungen zu finden.		
	<u>Stärken</u> Verkehrssicherheit erhöht sich; topographisch gute Voraussetzungen	<u>Chancen</u> Verkehrsaufkommen wird entlastet; Parksuchverkehr reduzieren	
	<u>Schwächen</u> Kooperation mit Logistik nicht beeinflussbar; Flächenkonkurrenz zu anderen Projekten: Platz für Mikrodepots versus Wohnungsbau	<u>Risiken</u> Infrastruktur für Radlogistik nicht ausreichend	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; Wirtschaftsförderung (Wifö); KWL GmbH		
Einzubindende Gruppen	Einzelhandel; Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs); Lübeck Management; IHK; Handwerkskammer		
Zielgruppe	Einzelhandel, Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs), lokale Wirtschaft		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	2019 machte der Straßengüterverkehr 28 Prozent der Treibhausgasemissionen des Verkehrs (394.000 Tonnen CO_{2eq}) aus. Am Straßengüterverkehr wiederum hat die City-Logistik einen Anteil von 40 Prozent. Es ergibt sich ein Einsparpotential von circa 45.000 Tonnen CO_{2eq}. Fahrten, die durch E-Fahrzeuge mit regenerativem Strom substituiert werden, senken die lokalen Emissionen auf null.		

Erfolgsindikatoren	
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, geringere Belastung der Infrastruktur durch Schwerlastverkehr
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *MO_Log_06* **Nr. aus 2021**	**Mikrodepot(s) für Paketdienstleistende in Betrieb nehmen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Ein Mikrodepot ist in Betrieb. Weitere Depots sind nicht geplant.		
Beschreibung	Im Stadtraum werden Zwischenlager für Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEP) an gut erreichbaren Straßen geschaffen, in denen Paketsendungen für die direkte Umgebung deponiert werden. Das Zustellen an die Empfänger:innen kann anschließend per Lastenrad, Handwagen oder Fahrradkurier erfolgen. Ein erstes Mikrodepot für die Innenstadt wurde geplant und durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit circa 500.000 Euro gefördert. Nach erfolgreicher Projektdurchführung und Evaluation sind weitere Mikrodepots in anderen Stadtteilen vorgesehen. Die Depots sind sinnvoll in stark verdichteten Stadtteilen mit hohem Parkdruck und kurzen Wegen. Eine Kombination von Mikrodepots für KEP und Lieferverkehrhubs (übergeordnete Verteilerstellen der KEPs) ist sinnvoll, um die Flächen effizient zu nutzen. Daher wird eine Kombination bei jedem neuen Standort geprüft. Leerstände in verschiedenen Stadtteilen sollen systematisch auf die Tauglichkeit als Mikrodepot geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Mikrodepot in einem Betrieb errichtet; weiteres Mikrodepot im Stadtgebiet eingerichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: vorhanden (500.000 Euro BMDV Förderrichtlinie Städtische Logistik)
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_05* **Nr. aus 2021**	**Beratungsangebot zu klimafreundlichem Wirtschaftsverkehr erstellen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kooperation	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Es sollen Informationen über Fördermöglichkeiten für den klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr an die jeweiligen Unternehmen weitergeben. Zusätzlich wird eine entsprechende Beratung angeboten. Es wird geprüft, ob übergangsweise bis zur Gründung der Energie- und Klimaagentur die Wirtschaftsförderung oder ansässige Kammern eine entsprechende Beratung übernehmen können. Inhalte der Beratung können sein: • Flottenmanagement (hohe Fahrzeugauslastung, Teilprivatisierung etc.)		

	• Umstieg auf E-Mobilität (Förderung, Fahrzeuge, Lademöglichkeiten) • Umstieg auf (Schwer-)Lastenräder möglich • Emissionsreduktion im Bestand (technisch, organisatorisch, persönlich) Ein Angebot wird erstellt, über bestehende Netzwerke werden weitere Akteur:innen für die Beratungsoffensive gesucht.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Klima- und Energieagentur		
Meilensteine	Beratungsangebot gestartet; 10 Beratungen gegeben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		
Nr.: *MO_Log_7* **Nr. aus 2021**	**Machbarkeitsstudie für Lieferverkehrsbündelung für Gewerbegebiete durchführen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Das Thema wird bei der Wirtschaftsförderung nicht bearbeitet. Ressourcen sind nicht vorhanden.		
Beschreibung	Einzelne Gewerbegebiete führen Sammelbestellungen durch, um günstige Einkaufspreise zu erzielen. Gleichzeitig werden doppelte Wege vermieden. Das setzt ein (digitales) Netzwerk und die stetige Kommunikation der ortsansässigen Unternehmer:innen voraus. Als Kooperationsprojekt von Unternehmen, Kammern und Verbänden werden mögliche Anwendungsfelder für gebündelte Lieferverkehre ermittelt. Eine Machbarkeitsstudie ist bei Bedarf in Auftrag zu geben.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *MO_Log_08* **Nr. aus 2021**	**Lastenräder im Wirtschaftsverkehr bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es existiert bereits eine Vielzahl an praxisorientierten Lösungen im Bereich Lastenräder/Cargo-Bikes für den Wirtschaftsverkehr. Neben den klassischen Lastenrädern mit Transportmöglichkeiten für kleinere Gegenstände stehen auch große Lastenräder mit bis zu 300 kg Zuladung und individuellen Aufbauten (Kühlboxen, Werkstattzubehör etc.) zur Verfügung. Verschiedene Veranstaltungsformate werden umgesetzt, um die lokale Wirtschaft zu informieren und mögliche Lösungen selbst auszuprobieren. Aktionen und Angebote können beispielweise sein: • Die jährlich stattfindende Veranstaltung Bikes4Business im Frühsommer 2023 (B4B) • Lastenrad-Testangebote im Rahmen der B4B-Messe für Unternehmen • Förderungsmöglichkeiten von Lastenrädern durch die BAFA		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	B4B-Messe 2023 stattgefunden; Lastenrad zum Test angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_9* **Nr. aus 2021**	**Städtischen Lieferverkehr in Planungen berücksichtigen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Städtischer Lieferverkehr betrifft verschiedene Bereiche der kommunalen Planung. Über Stadtentwicklung, Verkehrsplanung bis hin zur Lärmminderungs- und Luftreinhalteplanung sind viele Bereiche der Kommune für die Gestaltung zuständig. Bereitstellen von geeigneter Infrastruktur, also Radinfrastruktur und geeignete Lieferzonen, Flächen für Mikrodepots oder City-Hub-Standorte, ist für eine erfolgreiche Gestaltung eines klimaschutzorientieren und stadtgerechten Lieferverkehrs wesentlich. Kommunen steht ein breites Spektrum an Instrumenten zur Verfügung, Anreize für klimaschutzorientierten Güterverkehr zu schaffen und ihn so zu etablieren.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Güterverkehr als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine

Verknüpfte Aktivitäten	

Handlungsfeld Ressourcenschutz

Nummer	**Thema**		
RES_Beschaffung_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Nachhaltige Beschaffung etablieren**		
Maßnahmentitel	**Klimaschutz in der kommunalen Beschaffung und Vergabe verankern**		
Ziel	Die kommunale Beschaffung und Vergabe von Aufträgen ist vollumfänglich auf das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität ausgerichtet. Es gilt verbindlich für alle Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sowie der städtischen Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen. Die Anforderungen werden in einer Vergabeordnung festgeschrieben und mit Anlagen zu klimaschutzorientierter Beschaffung sowie Berechnung der Lebenszykluskosten untermauert. Diese werden regelmäßig überprüft und ergänzt. Alle Mitarbeitenden sind über die konsequente klimabewusste Beschaffung informiert und dazu fortgebildet.		
Ausgangslage	Das Vergaberecht ist komplex. Klimaschutzorientierte sowie soziale und faire Kriterien gewinnen immer mehr an Bedeutung. Kommunale Beschaffung fußt auf der Gesetzgebung des Bundes und des Landes. Die Lübecker Vergabeordnung berücksichtig bisher nicht oder zu wenig folgende Themen: - Klima- und Ressourcenschutz als oberste Handlungsmaßgabe - prüfen von Alternativen vor jeder Entscheidung zur Beschaffung oder Vergabe - berechnen der Lebenszykluskosten - Beschlüsse fassen zu Beschaffungsverboten, z. B. kein Tropenholz und torfhaltige Erde nutzen oder Güter, die auf ausbeuterischer Kinderarbeit basieren. Die Erarbeitung einer neuen Vergabeordnung war deshalb Bestandteil des Klimaschutzmaßnahmenpakets 2020/21 (Nr.: 9.2). Zwei der 17 globalen UN-Nachhaltigkeitsziele beziehen sich auf Klimaschutz (SDG 13) und nachhaltigen Konsum (SDG 12), welche auch Lübeck im Jahr 2020 mit der Musterresolution Agenda 2030 unterzeichnet und anerkannt hat. Lübeck ist seit 2011 Fairtrade-Stadt – als erste Stadt in Schleswig-Holstein. Die Stadtverwaltung ist Mitglied der Steuerungsgruppe und angehalten, selbst Aktivitäten zur Förderung des Fairen Handels umzusetzen. Aktuell erfolgt die Überarbeitung der städtischen Vergabeordnung federführend durch den Bereich Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen. Darüber hinaus organisieren die anderen (Fach-)Bereiche der Stadtverwaltung Beschaffung und Vergabe in finanziell eigenständiger Hoheit. Es fehlt dadurch Transparenz, ob und in welchem Maße z. B. ökologische (oder faire) Produktionsbedingungen beachtet werden.		
Strategie	Um größere Verbindlichkeit im Beschaffungsprozess zu erreichen, werden für alle (Fach-)Bereiche der Stadtverwaltung sowie die städtischen Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen gleichermaßen verbindliche Standards im Rahmen der Vergabeordnung geschaffen. Ergänzend gibt eine Richtlinie Hilfestellung. Darin beschrieben sind unter anderem Kriterien der klimafreundlichen Beschaffung und Vergabe für einzelne Produktgruppen (wie Papier, Büro- und Schulmaterialien, Möbel, elektrische Geräte, Beleuchtung, Lebensmittel, Textilien, Farbe und Lacke) sowie Siegel und andere Hilfestellungen. Ergänzt wird die Richtlinie mit einer Anleitung, wie Lebenszykluskosten berechnet werden können, und den geltenden Beschaffungsbeschränkungen. Diese Dokumente werden regelmäßig überprüft und aktualisiert. Gezielte Fortbildungsangebote und Handlungsempfehlungen für Mitarbeitende bauen darauf auf.		

	Stärken es gibt bereits einen Online-Warenkatalog; Rahmenverträge für verschiedene Produkte wie IT etc.	Chancen die Vergabeordnung bietet eine einheitliche Grundlage für alle Vergabeverfahren (mehr Transparenz); Sensibilisierung der Mitarbeitenden; positive Außenwirkung (Vorbild)
	Schwächen bisher keine Standards zu klimafreundlicher Beschaffung; bisher kein internes Fortbildungsangebot für Mitarbeitende; Beschaffung nach Gewohnheiten	Risiken Klima- und Nachhaltigkeitsziele sind nur Teile der Vergabeordnung; ohne Priorisierung durch die Verwaltungsleitung fehlen Schwerpunktsetzung und vorrangige Beachtung; andere Kriterien (wie Preis, Lieferzeit o. ä.) werden wichtiger eingestuft
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabewesen; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; ggf. KEpol-Stelle (Koordination für kommunale Entwicklungspolitik); 3.390.01 Klimaleitstelle; 4.401 Schule und Sport	
Einzubindende Gruppen	Alle Bereiche, Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen geben Hinweise, um Vergabeordnung auszuführen. Außerdem: Fachbereich 1, Bürgermeister; 1.100 Stadtpräsident, Büro der Bürgerschaft; 1.110 Personal, Fortbildungszentrum; 5.561.3 Infrastrukturelles Gebäudemanagement	
Zielgruppe	Mitarbeitende aller Bereiche, die mit Planung und Umsetzung von Beschaffungen betraut sind.	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar, jedoch großes Potential zur THG-Einsparung durch klimaschutzorientierte, nachhaltige Beschaffung innerhalb der Kommune.	
Erfolgsindikatoren	Anteil nachhaltiger Beschaffung von Büromaterial aus dem Warenkatalog der HL (unter 25.000 Euro)	
Zusätzlicher Nutzen	Beitrag zur Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals – SDG)	
Hinweise & Sonstiges	Erweiterungen mit Kriterien der Nachhaltigkeit (sozial & fair) erfolgen eigenständig, vorbehaltlich der Förderung durch Engagement Global, mithilfe der neu einzuwerbenden Koordinationsstelle für kommunale Entwicklungspolitik (siehe VO/2021/10329-16).	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *RES_Besch_01* **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Richtlinie zum Klimaschutz in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Ein regelmäßiger Austausch zur Vergabeordnung findet statt.		
Beschreibung	Die Kommune trägt große Verantwortung bei der Verwendung öffentlicher Mittel. Qualitätsanforderungen hinsichtlich Klimaschutz und Nachhaltigkeit schaffen begründeten Mehrwert bei Produktauswahl und Kaufentscheidungen. Sie sind heute gleichzusetzen mit etablierten Vergabekriterien zu Preis, Qualität, Funktionalität und Ausführungsfristen. Eine städtische Richtlinie für klimafreundliche Beschaffung und Vergabe ergänzt die Vergabeordnung zu folgenden Themen: - Klima- und Ressourcenschutz ist oberste Handlungs- und Entscheidungsmaßgabe - Prüfen von Alternativen vor der Angebotsabfrage - Erstellen von Produktinformationen für ausgewählte Produktgruppen, z. B. Papier, Büro- und Schulmaterialien, Möbel, elektrische Geräte, Beleuchtung, Lebensmittel, Textilien, Farbe und Lacke (schrittweise Erstellung) - Übersicht und Erläuterungen zu Siegeln - Priorisieren von Cradle-to-Cradle Produkten (wird geprüft) Als gutes Beispiel kann das Beschaffungswesen der Stadt Ludwigsburg dienen. Zur Erarbeitung der Richtlinie soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabewesen (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen		
Meilensteine	Inhalte der Richtlinie erarbeitet; Richtlinie abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_02, RES_Besch_03, RES_Besch_04, Ü_Stadt_12		
Nr.: *RES_Besch_03* **Nr. aus 2021**	**Anleitung zur Lebenszyklusanalyse der Vergabeordnung hinzufügen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Stellenanteil Aktualisierung Vergabeordnung zum genannten Thema vorhanden. Bei Besetzung der Stelle erfolgt die Umsetzung, voraussichtlicher Beginn Herbst 2025.		

Beschreibung	Die Praxis zeigt, dass beim Einkauf von Waren und Dienstleistungen das preisgünstigste Angebot nicht immer auch das wirtschaftlichste ist. So können preiswerte Produkte im Vergleich zu teureren Alternativen höhere Folgekosten verursachen. Diese ergeben sich z. B. aus dem Energieverbrauch, der Wartung sowie den Entsorgungs- und Recyclingkosten. Mithilfe der Lebenszykluskostenrechnung lassen sich Produkte auf ihre Wirtschaftlichkeit hin vergleichen. Umweltfreundliche Produkte erweisen sich dabei in vielen Fällen – selbst bei höheren Anschaffungskosten – als die wirtschaftlichste Variante, da Folgekosten mit betrachtet werden. Das Berücksichtigen des Lebenszyklus ist im Rahmen der Angebotsbewertung vergaberechtlich zulässig und mancherorts bereits verbindlich. Mit der Anlage Lebenszykluskostenberechnung zur Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck erhalten die Mitarbeitenden eine Handlungsempfehlung zur Berechnung dieser Kosten. Um die Anleitung zur Lebenszyklusanalyse zu erarbeiten, soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabewesen (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen)		
Meilensteine	Erarbeitung der Inhalte abgeschlossen; Anlage abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_01, RES_Besch_02, RES_Besch_04, Ü_Stadt_12		
Nr.: *RES_Besch_05* **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Klimaschutz (und Nachhaltigkeit) in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aus Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957_01-04-01: "ausrichten" wird durch "integrieren" ersetzt. Die Vergabeordnung ist in Überarbeitung.		
Beschreibung	Klimaschutz bildet künftig immer die übergeordnete Klammer für alle städtische Konzepte und ist deshalb verbindlicher als bisher in die neue Vergabeordnung aufzunehmen. Die Vergabeordnung soll zudem um eine Richtlinie zu klimaschutzorientierter Beschaffung, einer Lebenszyklusanalyse sowie zu Beschaffungsbeschränkungen ergänzt werden.		
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabestelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen)		
Meilensteine	1. Sitzung (am 14.9.22 erfolgt); 2. Sitzung (am 26.10.22 erfolgt); 3. Sitzung (am 01.02.23 erfolgt); Neuaufstellung der Vergabeordnung AG-intern geeinigt; alle (Fach-)Bereiche beteiligt; neue Vergabeordnung verabschiedet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_01, RES_Besch_02, RES_Besch_03, RES_Besch_04, Ü_Stadt_12		
Nr.: *RES_Besch_06* **Nr. aus 2021**	**Standards für den Einkauf von Lebensmitteln in der Schulverpflegung festschreiben**		

eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Standards formulieren	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2024	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Das Modellprojekt „Essen mit Zukunft" wurde an vier Lübecker Schulen (Geschwister Prenzki-Schule, Grundschule Lauerholz, Paul-Gerhardt-Schule und Grundschule Falkenfeld) durchgeführt. Unter Anleitung der Firma Agrarkoordination wurden die beauftragten Cateringfirmen geschult, um den Bioanteils der verwendeten Lebensmittel zu steigern und parallel die Zufriedenheit der Schüler:innen zu ermitteln. Zum Projekt wird derzeit eine Publikation mit den Ergebnissen erstellt. Diese werden im September 2025 dem zuständigen Ausschuss vorgestellt. Eine Projektfortführung wird angestrebt.		
Beschreibung	Die städtischen Schulen bieten Mittagsverpflegung sowie kleinere Speisen und verschiedene warme und kalte Getränke an. Zum Teil wird das Essen von einem externen Anbieter/einer externen Anbieterin geliefert oder die jeweiligen Institutionen betreiben selbst eine Kantine oder Mensa. Der Bereich Schule und Sport hat im Mai 2022 die vom Thema Schulverpflegung betroffenen Akteur:innen zu einem Vernetzungs- und Austauschtermin zum Thema Neuausrichtung der Mittagsversorgung eingeladen. Für die städtischen Schulen ist zu prüfen, ob und wie ein gemeinsamer Standard für die Schulverpflegung formuliert und umgesetzt werden kann. Ziel ist, allen Schüler:innen, die sich für eine Mittagsverpflegung anmelden, eine gesunde, warme Mahlzeit mit gutem Preis-Leistungsverhältnis anzubieten. Der gemeinsame Qualitätsstandard schreibt vor, dass weitgehend regionale und biologisch angebaute Produkte eingekauft werden. Die Menge tierischer Produkte wird deutlich reduziert. Bei einer Teuerung werden finanzielle Fördermöglichkeiten betrachtet, um eine soziale Ausgewogenheit zu gewährleisten. Ein Abfallreduktionskonzept wird einbezogen, im zweiten Schritt mit den beteiligten Kooperationspartner:innen vorbereitet und umgesetzt.		
Verantwortliche/r	4.401 Schule und Sport		
Meilensteine	Entwurf für den neuen gemeinsamen Standard liegt vor; Bürgerschaftsbeschluss liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_05		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *RES_Besch_02* **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Fortbildungsangebote zu klimaschutzorientierter und nachhaltiger Beschaffung umsetzen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fortbildung anbieten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im Stellenumfang der Personalstelle ist ein Stellenanteil Fortbildung zum genannten Thema vorhanden. Bei Besetzung der Stelle erfolgt die Umsetzung, erste Angebote ab 2026 geplant. Teilnahme an externen Veranstaltung wird unterstützt/gefördert, interne Veranstaltungen noch im Aufbau		

Beschreibung	Die neuen Anforderungen zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind für dezentral zuständige Mitarbeitende in den (Fach-)Bereichen der Hansestadt Lübeck hoch und die Zeit knapp, um sich umfänglich damit zu befassen und diese verbindlich umsetzen zu können. Fortbildungsangebote gibt es bisher nur von externen Anbieter:innen, nicht aber gezielt verwaltungsintern für Mitarbeitende der Hansestadt Lübeck. In Zusammenarbeit mit dem städtischen Fortbildungszentrum wird ein kontinuierliches Beratungsangebot mit wechselnden Schwerpunkten für alle Mitarbeitenden aufgebaut, um sie in dieser komplexen Thematik zu unterstützen und gezielt Hilfestellung zu geben. Klimaschutz und im weiteren Sinne auch die Prinzipien des fairen Handels und der globalen Nachhaltigkeitsziele sind feste Bestandteile des Fortbildungsangebots. Externe Beratungsstellen wie die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung und Vergabe des Landes Schleswig-Holstein (https://www.knbv.de/) bieten Beratungseinheiten für Kommunen in SH an. Die Teilnahme an diesen Fortbildungsangeboten ist für die zuständigen Mitarbeitenden verbindlich. Langfristiges Ziel ist, allen Mitarbeitenden praxistauglich zu vermitteln, dass Klimaschutz und Nachhaltigkeit in jeder Auftragsvergabe und Beschaffung verbindlich zu betrachten sind. Zur Erarbeitung der Fortbildungsangebote soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden, bei Bedarf unterstützt die Klimaleitstelle (3.390.01) fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabewesen (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen		
Meilensteine	Fortbildungsmodule sind konzipiert; Fahrplan zur Schulung aller zuständigen Mitarbeitenden liegt vor; Schulungsprogramm ist gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_01, RES_Besch_03, RES_Besch_04, Ü_Stadt_12		
Nr.: *RES_Besch_07* **Nr. aus 2021**	**Ehrenamtliche Initiativen mit städtischer Beteiligung, wie Fairtrade-Stadt Lübeck – langfristig unterstützen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Finanziell Fördern	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Im MAKS wurde sie als mittelfristige Aktivität eingeordnet. Aufgrund der schwierigen Haushaltslage wird diese Aktivität zunächst zurückgestellt.		
Beschreibung	Lübeck feierte 2022 das 11-jährige Jubiläum als zertifizierte Fairtrade-Stadt. Getragen werden die Aktivitäten der Gruppe und des gemeinnützigen Vereins vorrangig durch ein engagiertes Kernteam von Ehrenamtlichen, die immer neue Impulse setzen, um die Themen rund um den fairen Handel voranzubringen. Die Arbeit der Gruppe wird aus Einnahmen von Vereinsmitgliedschaften, Spenden und selbst eingeworbenen Fördermitteln finanziert. Zur Stärkung und als Anerkennung für dieses langjährige Engagement wird von städtischer Seite ein jährliches Basis-Budget zur Verfügung gestellt. Dieses deckt immer wiederkehrende Kosten ab, z. B. für den Druck von Plakaten und Flyern. Beispielhaft ist die Fairtrade-Stadt Braunschweig: Die dortige Steuerungsgruppe verfügt über ein städtisches Budget, womit sie auch Förderanträge kofinanzieren kann.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz		
Meilensteine	Bürgerschaftsbeschluss zur Förderung der Fairtrade-Stadt Lübeck liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro/Jahr	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *RE_Besch_04* **Nr. aus 2021**	**Anlage zu Beschaffungsbeschränkungen in der Vergabeordnung ergänzen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In einer dritten Anlage zur Vergabeordnung werden Beschaffungsbeschränkungen zusammengestellt, die bestimmte Produkte oder Materialien aufgrund ihrer Herstellung oder Beschaffenheit ausschließen bzw. den geltenden Bestimmungen zu klimaschutzorientierter Beschaffung entgegenstehen. Diese Aufstellung wird ergänzt durch eine Aufstellung bereits bestehender Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft: 1) Beschaffungsverbote und -beschränkungen für beispielsweise Tropenholz und torfhaltige Erde oder bestimmte Güter (aufgrund ausbeuterischer Kinderarbeit z. B.) 2)Gebote wie Mehrwegnutzung bei öffentlichen Veranstaltungen Um die Beschaffungsbeschränkungen zu erarbeiten, soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen, Vergabewesen (aktualisiert federführend die Vergabeordnung)		
Meilensteine	Erarbeitung der Inhalte abgeschlossen; Anlage abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_01, RES_Besch_02, RES_Besch_03, Ü_Stadt_12		

Nr.: *RES_Besch_08* **Nr. aus 2021**	**Vergünstigungsportal um ökologische Produkte erweitern**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Vergünstigung gewähren	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung beteiligt sich an einem freiwilligen und eigenverantwortlich nutzbaren Vergünstigungsportal (corporate benefits, kurz cb) und stellt es den Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck zur Verfügung. Im Pool der beworbenen, überregional agierenden Firmen finden sich bereits verschiedene Firmen mit biologisch, fair und/oder nachhaltig produzierten Produkten. Indem die Hansestadt Lübeck das Portal bewirbt, kommt sie ihrer Vorbildfunktion für klimaschutzorientierte und nachhaltige Beschaffung wahr und fragt cb an, inwiefern das Thema Nachhaltigkeit bei der Auswahl der Anbieter:innen berücksichtigt wird und welche		

	Kriterien für die Auswahl gelten. Ganz davon ab steigert die Stadt mit solch einem Angebot auch ihre Attraktivität als Arbeitgeberin. Die Stadtverwaltung bringt Vorschläge für nachhaltig wirtschaftende Lübecker Unternehmen ein und cb prüft, ob eine Aufnahme dieser Firmen erfolgen kann – unter der Prämisse, dass die Firmen entsprechend hohe Nachlässe einräumen und sie darüber hinaus den weiteren Qualitätsstandards von cb entsprechen.
Verantwortliche/r	1.110 Personal; 3.390 UNV, ggf. KEpol-Stelle (Nachhaltigkeitsmanagement)
Meilensteine	Einwerbung von Anbieterfirmen mit ökologisch produzierten Waren
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_10

Nummer RES_Beschaffung_2	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Landnutzung & Boden ☐ Mobilität ☐ Wirtschaft ☒ Ressourcenschutz ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Digitalisierung ☐ Umweltbildung ☐ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Nachhaltige Beschaffung etablieren**	
Maßnahmentitel	**Öko-faire Beschaffung in Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen unterstützen**	
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, unterstützende Beratungs- und Informationsangebote ins Leben zu rufen und über entsprechende Öffentlichkeitsarbeit Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmende zu klimafreundlicher Beschaffung und nachhaltigem Konsum anzuregen. Darüber hinaus sollen weitere Firmen zur Umstellung motiviert werden.	
Ausgangslage	Nachhaltiger Konsum und Ressourcenschutz sind zwei große Handlungsfelder im Klimaschutz, die auch Relevanz für die ansässigen Unternehmen haben. Rund 18.000 Gewerbetreibende sind im Stadtgebiet von Lübeck gemeldet (Stand 2021). Sie alle stellen potentielle Partner:innen dar, was den Ressourcenschutz anbelangt, und bergen Optimierungspotentiale in ihrem Beschaffungswesen. Die Stadtverwaltung hat hinsichtlich klimafreundlicher Konsumentscheidungen und einer nachhaltigen Beschaffung eine Vorbildfunktion. Als Wirkmechanismus in Richtung Wirtschaft stehen der Hansestadt vor allem kommunikative Instrumente zur Verfügung, um diese Gruppen zu aktivieren. Im Jahr 2023 tritt für Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden (MA) das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft. 2024 folgen Firmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden. Der neue gesetzliche Rahmen steht für den weltweiten Schutz von Arbeitnehmer:innen sowie der Umwelt. Die Unternehmen stellt dies vor neue Herausforderungen hinsichtlich der Transparenz entlang der gesamten globalen Wertschöpfungs- und Lieferkette sowie einer deutlich erhöhten Sorgfaltspflicht: von der Gewinnung der Rohstoffe über die Verarbeitung bis zum fertigen Endprodukt. Auch Lieferant:innen werden auf das Einhalten der Mindeststandards hin überprüft.	
Strategie	Im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne werden unter anderem positive Beispiele von Lübecker Unternehmen sowie kommunale Unterstützungsmöglichkeiten, Förder- und Zertifizierungsprogramme etc. vorgestellt und über abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit publiziert.	
	<u>Stärken</u> lokale Organisationen unterstützen die Umsetzung	<u>Chancen</u> positive Effekte für den Ressourcenschutz; Stärkung lokaler Wertschöpfungsketten
	<u>Schwächen</u> bisher zu wenig Anreiz zum Ressourcenschutz	<u>Risiken</u> kein Interesse, keine Resonanz; es resultiert nicht unmittelbar eine Umsetzung in anderen Betrieben
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Energie- und Klimaagentur	
Einzubindende Gruppen	1.203 Beteiligungscontrolling; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Wirtschaftsförderung Lübeck; Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Unternehmensinitiative Klima pro Lübeck; Technische Hochschule zu Lübeck	
Zielgruppe	Lübecker Firmen und Institutionen	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar. Laut Teilbericht des Umweltbundesamtes zu „Klimaschutzpotentialen in Kommunen“ beinhalten jedoch insbesondere sogenannte weiche Aktivitäten wie Beratung und Öffentlichkeitsarbeit sehr große THG-Einsparpotentiale (siehe z.B. S. 41/41, S. 53)	
Erfolgsindikatoren	Anzahl veröffentlichter Informationsartikel mit Bezug zu nachhaltiger Beschaffung; Anzahl Beratungs- und Informationsangebote zu nachhaltiger Beschaffung	

Zusätzlicher Nutzen	
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *RES_Besch_09* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltig agierende Firmen anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit anbieten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Klimaleitstelle unterstützt diejenigen Firmen flankierend mit Öffentlichkeitsarbeit, die eine nachhaltige Beschaffung im eigenen Betrieb umgesetzt oder initiiert haben und Nachhaltigkeitsziele fest in ihrer Firmenphilosophie verankern. In Kooperation mit beispielsweise IHK, Handwerkskammer und Wirtschaftsförderung entsteht unter anderem eine Imagebroschüre mit realisierten Projekten aus Lübecker Wirtschaftsbetrieben. Der Fokus liegt insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (kurz KMU). Nicht selten setzen KMU bereits verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte im eigenen Betrieb um, berichten jedoch nicht oder kaum darüber. Doch gerade ökologische und soziale Optimierungen, wie eine öko-faire Ausrichtung der Beschaffung, machen sich auch in der Außenwirkung positiv bemerkbar und stellen mitunter einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Firmen am Markt dar. Mit der Neuausrichtung oder ergibt sich zum Teil auch eine Kosten- und Zeitersparnis oder ein anderweitiger positiver Mehrwert für die Firma.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Klima- und Energieagentur		
Meilensteine	Konzept wird mit den Projektpartner:innen abgestimmt; Imagebroschüre ist erstellt und in Umlauf gebracht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Handlungsfeld Wirtschaft		

Nr.: *RES_Besch_10* **Nr. aus 2021**	**„Lübeck Gutschein“ auf ökologische Produkte ausweiten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Anreize schaffen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Im Jahr 2020 wurde von der lubeca media GmbH der Lübeck-Gutschein initiiert, welcher ortsansässige Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe in einem lokal begrenzten Gutscheinsystem vereint. Der Vorteil: Ein lokaler Einkaufsgutschein bindet Kaufkraft in der Stadt und stärkt die Wirtschaft vor Ort. Die Stadtverwaltung ist nicht an dem Gutschein-Modell beteiligt, unterstützt jedoch ideell. Ziel ist, dass der Lübeck-Gutschein in Kooperation mit dem lokalen Handel auf ökologische, regionale und im weiteren auch fair produzierte Produkte ausgeweitet wird. Damit setzt die Hansestadt Lübeck umfassend den Klimanotstandsbeschluss von 2019 um und übernimmt zudem Verantwortung im Rahmen der Auszeichnung als Fairtrade-Stadt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Sondierungstermin zur Klärung der Umsetzungschancen stattgefunden; Gutscheinangebot um ökologische und regional produzierte Produkte erweitert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_08		

Nummer: RES_Kreislauf_1	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Landnutzung & Boden ☐ Mobilität ☐ Wirtschaft ☒ Ressourcenschutz ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Digitalisierung ☒ Umweltbildung ☐ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**	
Maßnahmentitel	**Abfallvermeidung und –trennung verstärken**	
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist Planung und Umsetzung von Maßnahmen, um die Menge an Abfällen zu reduzieren – sowohl in privaten Haushalten als auch in Betrieben sowie in der Stadtverwaltung selbst. Stadtverwaltung, Eigenbetriebe und städtische Beteiligungsgesellschaften haben hier eine Vorbildfunktion.	
Ausgangslage	Abfallvermeidung hat eindeutig Priorität in der novellierten EU-Abfallrahmenrichtlinie (AbfRRl). Das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) schafft zudem den rechtlichen Rahmen, um Abfallmengen und schädliche Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit zu verringern sowie den Gehalt schädlicher Stoffe in Materialien und Produkten zu mindern. Laut Entsorgungsbetrieben Lübeck verursacht jede:r Lübecker:in 469 Kilogramm Abfall pro Jahr – darunter Restmüll, Biomüll, Grünschnitt, Altpapier und Verpackungsmaterialien. Hier setzen Informations- und Beratungsangebote zur Abfalltrennung und -reduzierung an. Bildungsarbeit ist bereits fester Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit der Entsorgungsbetriebe. Ein gutes Beispiel ist die Landeshauptstadt Kiel. Sie tritt an, um sich als erste Stadt in Deutschland zur Zero.Waste.Stadt zertifizieren zu lassen. Zero waste bedeutet wörtlich übersetzt „Null Abfall“. 2019 wurde dazu ein Konzept und ein konkretisierender Maßnahmenkatalog erarbeitet (siehe: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/zerowaste/index.php).	
Strategie	Lübeck schafft ergänzende Strukturen zur Abfallvermeidung und schließt sich dem Zero.Waste.Europe-Netzwerk an. Keinen Abfall zu produzieren ist ein ambitioniertes Ziel, das sich nicht von jetzt auf gleich erreichen lässt. Es ist eine Vielzahl an Aktivitäten notwendig, die in den nächsten Jahren umgesetzt und etabliert werden. Es bedarf daher einer langfristig ausgerichteten Strategie, die immer weiterentwickelt werden muss. Eine erfolgreiche Umsetzung kann nur gelingen, wenn möglichst viele Personen mitmachen. Angebote der Bildungsarbeit zur Müllvermeidung werden vervielfältigt und gezielt erweitert, um sowohl privaten Haushalten als auch Betrieben Hilfestellung zu geben. Parallel dazu wird die Stadtverwaltung eigene Aktivitäten zur Abfallvermeidung unternehmen und Fortbildungsangebote für Mitarbeitende konzipieren. Die erzielte Absenkung der Abfallmengen wird in einem regelmäßigen Monitoring überprüft.	
	<u>Stärken</u> Transparenz zu den erzeugten Müllmengen und -stoffen; geringere Kosten für die Entsorgung	<u>Chancen</u> ggf. Einsparung von Rohstoffen/Ressourcen und Kosten; Optimierung innerbetrieblicher Abläufe
	<u>Schwächen</u> Erhebung ist zeitaufwendig und benötigt Personalressourcen; Müllvermeidung steht (bisher) der Gewinnorientierung entgegen	<u>Risiken</u> kein Interesse, keine Resonanz; nicht als prioritär eingestuft
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.030 Fachbereichscontrolling; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck Stelle für Abfallvermeidung; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; Energie- und Klimaagentur;	
Einzubindende Gruppen	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen; 1.203 Beteiligungscontrolling; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 5.651.3 Infrastrukturelles Gebäudemanagement; 5.660 Stadtgrün und Verkehr; Industrie- und Handelskammer zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Technische Hochschule Lübeck	

Zielgruppe	Einwohner:innen, Mitarbeitende von Lübecker Firmen, Institutionen und der Stadtverwaltung
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar. Müllvermeidung hat mit dem Kaufverhalten zu tun. Werden Produkte der Wiederverwendung zugeführt, müssen neue Produkte nicht hergestellt werden.
Erfolgsindikatoren	Anzahl und Fassungsvermögen Mülleimer sowie Abfallmengen im öffentlichen Raum; Anzahl der GreenKajak-Nutzer:innen; Ranking im Papieratlas
Zusätzlicher Nutzen	Ressourcen schonen (mit Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit der Produkte)
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *RES_KW_01* **Nr. aus 2021**	**Stelle zur Abfallvermeidung für Lübeck einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Personalstelle Abfallvermeidung wurde aufgrund des Aufgabengebietes bei den Entsorgungsbetrieben geschaffen und ist bereits besetzt. Erste Maßnahmen sind mittlerweile umgesetzt und in Planung.		
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, sich dem internationalen Zero-Waste-Europe-Netzwerk anzuschließen und schafft zur Vorbereitung darauf eine befristete Personalstelle innerhalb der Verwaltung. Das Controlling im Fachbereich 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung klärt die Stellenanbindung für die benötigte Personalstelle innerhalb der Stadtverwaltung. Die Hansestadt Lübeck trägt als kommunales Unternehmen Verantwortung, Abfall nicht nur sachkundig zu trennen, sondern darüber hinaus Maßnahmen zur Abfallvermeidung und zum Ressourcenschutz zu intensivieren. Hierfür stellt die Verwaltung ein-Konzept zur Abfallvermeidung für Lübeck auf. Zu den Aufgaben gehören verwaltungsintern unter anderem: - Enger fachlicher Austausch mit den kommunalen Stellen (untere Abfallbehörde und Entsorgungsbetriebe Lübeck) - Erheben der Abfallmengen in der Kernverwaltung in Zusammenarbeit mit dem städtischen Gebäudemanagement - Optimierung durch Trennung der verschiedenen Abfallarten und beratende Mitwirkung beim Einrichten von einheitlicheren Abfallsammelstationen in den Verwaltungsgebäuden - Informationen zur Abfallvermeidung für die Kernverwaltung - Konzeption von Schulungen für Mitarbeitende (Reinigungspersonal wie Büro-Mitarbeitende) zur Müllvermeidung Hinzu kommen Aufgaben, die sich – ergänzend zu den Beratungsinhalten der EBL – an private Haushalte und die Lübecker Wirtschaft wenden: - Öffentlichkeitsarbeit zur Abfallvermeidung (in jeglicher Form) - Fortführen der Projekte „Wir für Mehrweg“, inklusive Organisation des Runden Tisches - Begleiten der im MAKS formulierten Aktivitäten zur Müllvermeidung wie Projektumsetzung des Programms CAPonLITTER und Projektinitiierung zu Recycling von Baumaterialien.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Konzept zur Abfallvermeidung für Lübeck erarbeitet; Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit erstellt; Bürgerschaftsbeschluss zum Beitritt ins Zero-Waste-Netzwerk liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_02, RES_KW_03, RES_KW_04, RES_KW_05, RES_KW_07, RES_KW_10, RES_KW_11, RES_KW_12, RES_KW_13-20		
Nr.: *RES_KW_03* **Nr. aus 2021**	**Übersicht zu Reparaturwerkstätten (Repair-Cafés) erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	

Instrument	Informationsangebot veröffentlichen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Übersicht ist erstellt.		
Beschreibung	Ziel ist, ein Internetportal zu initiieren, auf dem z. B. private Initiativen ihre Reparaturwerkstätten bzw. Repair-Cafés präsentieren können, um diese gesamtstädtisch bekannt zu machen. In Erweiterung dazu ist auch eine Veröffentlichung anderer Dienstleistungen wie Sharing- und Tauschinitiativen vorstellbar, um das Engagement dieser Initiativen zu würdigen. Auch bereits bestehende, nicht kommerzielle Initiativen können hier vermerkt werden. Es ist zu prüfen, inwieweit öffentliche Einrichtungen als Ort für Tauschbörsen, Repair-Cafés etc. zur Verfügung gestellt werden können.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Information veröffentlicht; weitere Unterstützungsmöglichkeiten geprüft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_26		
Nr.: *RES_KW_04* **Nr. aus 2021**	**Bildungsangebote zu Müllvermeidung erweitern**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk für Beratungs- und Fortbildungsangebote ausbauen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Durch die Beteiligung an der Initiative "Wir lieben Recycling" ist das Bildungsangebot noch einmal erweitert worden.		
Beschreibung	Die Entsorgungsbetriebe Lübeck bieten unterschiedliche Bildungsangebote für alle Alters- und Interessengruppen an und Infomaterialien in verschiedenen Sprachen. Als weitere Grundlage kann auch die Datenbank der EBL dienen mit ihrem sogenannten Abfall-ABC. Doch die Themen Müllvermeidung und richtiges Trennen der Abfallarten sind längst kein Selbstläufer und brauchen kontinuierliche Fortführung. Ziel ist, Angebote und weitere Anbieter:innen (wie VHS Lübeck) zu vernetzen, um zusätzliche Potentiale für sinnvolle Bildungsarbeit in diesem Bereich zu erarbeiten. Weitere mögliche Bildungsthemen sind: Abfallvermeidung (z. B. in Wettbewerbsform), Abfallvermeidungsprojekte, Recycling-und Repair-Workshops, ökologische Landwirtschaft, Kantine der Zukunft. Als gutes Beispiel kann der „Abfallkoffer“ des Zweckverbands Ostholstein dienen. Die Bildungsarbeit wird in der Querschnitts-AG Umweltbildung & Fortbildung weiter konkretisiert. Eine der grundsätzlichen Fragen lautet: Wie kann die Kommune Konsumverzicht positiv gestalten und kommunizieren?		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Querschnitts-AG Umweltbildung & Fortbildung einberufen; Ergänzungsangebote identifiziert; Zuständigkeiten für die Durchführung der neuen Angebote geklärt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_05* **Nr. aus 2021**	**Müllsammlung per Kanu unterstützen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekte/ Aktionen unterstützen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Lübeck Port Authority und die Entsorgungsbetriebe haben in Kooperation die Kanu-Initiative - unabhängig vom MAKS - aus begründetem Anlass gestartet und diese öffentlichkeitswirksame Umweltbildungsaktivität zur Reinhaltung der Wakenitz im Jahr 2025 auf den Weg gebracht. In Vorbereitung der Beschlussvorlage für die prioritären Aktivitäten des MAKS wurde das ifeu-Institut mit einer wissenschaftlichen Bewertung zur Wirksamkeit und den Einsparpotentialen der Aktivitäten beauftragt. Dabei wurde der Abfallsammlung per Kanu eine geringere Priorität zugeschrieben und die Aktivität wurde daraufhin zunächst als mittelfristig eingestuft.		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung sucht Kanuverleihfirmen in Lübeck, die das Müll sammeln auf dem Wasser unterstützen. Bereits heute gibt es Organisationen, die interessierten Bürger:innen kostenlos Kajaks zum Sammeln von Müll zur Verfügung stellen (z. B. Greenkajak, siehe: https://www.greenkayak.org/). Diese Kajaks können über eine Online-Plattform gebucht werden. Durch die Öffentlichkeitsarbeit besteht die Möglichkeit, einerseits einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und andererseits Aufmerksamkeit in der Bevölkerung zu wecken. In Kooperation mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck werden Abfallbehälter zum Sammeln bereitgestellt. Weitere mögliche Partner sind Angel-, Ruder- und Segelvereine sowie Lübecker Umweltverbände. Ziel dieser Maßnahme ist zu schauen, ob und wenn ja wie in Lübeck kostenlos Kajaks zum Paddeln und Müllsammeln zur Verfügung gestellt werden können. Im ersten Schritt prüft die Verwaltung die Verantwortlichkeiten, um derartige Projekte zu begleiten, sowie deren Finanzierung und ggf. den damit verbundenen Personalbedarf. Beispiele aus Hamburg und Kopenhagen zeigen, dass es funktioniert und gut angenommen wird (siehe: https://moinzukunft.hamburg/klimaschutz-aktionen-zum-mitmachen/12379026/paddeln-fuer-die-umwelt/ sowie NABU-Projekt: https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/aktionen-und-projekte/meere-ohne-plastik/fishing-for-litter/index.html). Eine Ergänzung hierzu sind auch Qualifizierungsmaßnahmen (Kurzschulungen) für Metallangler:innen.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck, 5.691 Lübeck Port Authority		
Meilensteine	Positiver Prüfentscheid zur Durchführung und Finanzierung des Projekts liegt vor; Auftakttermin mit potentiellen Projektpartner:innen zur Klärung der Projektträgerschaft stattgefunden; Kampagne gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: im Rahmen der Prüfung zu klären	Sachkosten: im Rahmen der Prüfung zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_08* **Nr. aus 2021**	**Private Müllsammelinitiativen fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Vernetzen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Federführung der Entsorgungsbetriebe		
Beschreibung	Neben Aktionstagen der Entsorgungsbetriebe mit dem Aufruf zum Müllsammeln im Stadtgebiet gibt es auch verschiedene private Initiativen (u. a. von Umweltverbänden), die in Straßen, Parks, Schutzgebieten und sogar auf dem Wasser nach Abfall suchen und sammeln. Angemeldete Aktionen werden in der Regel von den Entsorgungsbetrieben mit dem Abtransport der gesammelten Müllberge unterstützt. Zusätzlich sollen weitere Unterstützungsmöglichkeiten eruiert werden, z. B. Öffentlichkeitsarbeit zu Sammel-Spaziergängen im Quartier, um dieses ehrenamtliche Engagement und das Umweltbewusstsein zu fördern. <u>Kommentar der EBL:</u> Die EBL unterstützen ganzjährig private Müllsammelaktionen mit Material (Handschuhe und Mülltüten) sowie Abholung des gesammelten Mülls. Das läuft bereits in Abstimmung mit den zuständigen Bereichen, vorherige Anmeldungen sind notwendig.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kontakt mit privaten Initiativen aufgenommen und ausgetauscht; ermittelt, bereitgestellt und unterstützt; evaluiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_09* **Nr. aus 2021**	**Informationen über Entsorgung von Akkus erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit betreiben	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Federführung der Entsorgungsbetriebe		
Beschreibung	**1) Rückgabe von Lithium-Akkus für Kleinelektrogeräte** Nicht selten wird beim Kauf eines neuen Smartphones, Tablets, einer Digitalkamera o. ä. das vorherige Gerät als Reserve in der Schublade gelagert und nicht über die Verkaufsstelle oder andere Sammelstellen zurück in den Kreislauf gegeben. Die Energie- und Klimaagentur informiert über Wiederverwendungs-möglichkeiten und leistet Aufklärungsarbeit, was Gewinnung der enthaltenen Rohstoffe und deren Recyclingfähigkeit anbelangt. Als Ergänzung und Anreiz können Sammelaktionen oder Sammelstellen eingerichtet und eine Kampagne oder Wettbewerb beworben werden. **2) End-of-life von Akkus aus der E-Mobilität** Hier besteht eine Rücknahmepflicht für Hersteller:innen und Verkäufer:innen. Die EBL nehmen ebenfalls auf ihren Wertstoffhöfen nur Akkus von Fahrzeugen mit einer maximalen Geschwindigkeit von < 25 km/h an. Die endgültige Entsorgung läuft über das GRS-Rücknahmesystem (s. Stiftung Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien). Größere Batterien müssen zu Hersteller:innen und Verkäufer:innen zurück.		

	Um mehr Transparenz zu diesem Thema zu schaffen, werden seitens der Verwaltung Informationen zur Verfügung gestellt. Sinnvoll ist zudem, digitale Plattformen für Mikro-Wirtschaftskreisläufe zu nutzen. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck informieren auf ihrer Internetseite im Abfall-ABC über die Entsorgung von Batterien: Abfall-ABC – Entsorgungsbetriebe Lübeck (luebeck.de) Diese Informationen werden kontinuierlich aktualisiert und erweitert.
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-,Natur- und Verbraucherschutz; Energie- und Klimaagentur
Meilensteine	Informationen regelmäßig geprüft und aktualisiert (mindestens 1x pro Jahr)
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	
Nr.: *RES_KW_11* **Nr. aus 2021**	**Teilnahme der Hansestadt Lübeck am Papieratlas – Initiative pro Recyclingpapier initiieren**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Am Wettbewerb teilnehmen Aktivieren
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung** ☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet ☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt ☐ Zurückgestellt ☐ Annulliert (Bürgerschaft) ☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Auf Beschluss des Senats von 27.03.2023 wurde der Bereich Zentrale Verwaltungsdienste, Logistik und Wahlen beauftrag zukünftig ausschließlich umweltgerechtes („Blauer Engel“) zertifiziertes Recyclingpapier zu beschaffen und sich mit dem Bereich Archiv und UNV abzustimmen. Testweise wurde eine erste Erhebung der Recyclingpapierquote durchgeführt, um perspektivisch eine Teilnahme am Papieratlas anzustreben.
Beschreibung	Den Papierverbrauch zu reduzieren ist bereits lange ein Umwelt- und Klimaschutzthema und damit auch stetige Aufgabe innerhalb der Lübecker Stadtverwaltung. Bundesweit steigt der Papierverbrauch pro Kopf und Jahr stetig weiter an. Maßnahmen, wie die Umstellung der Gremienarbeit auf digitale Dokumente und Verwenden von klimaneutralem Papier beim Druck von städtischen Flyern, Broschüren etc. im Rahmen der Gestaltungsrichtlinie der Hansestadt Lübeck waren wichtige Schritte. Weitere Beispiele sind der Hinweis auf das Papiersparen in der digitalen E-Mail-Signatur, die laufende Umstellung auf digitale Akte (Projekt der IT) sowie das Digitalisieren von Schulbüchern. Dennoch kommt in der Stadtverwaltung Lübeck viel zu selten Recyclingpapier aus 100 Prozent Altpapier zum Einsatz. Die Herstellung von Frischfaserpapier kostet ein Vielfaches mehr an wertvollen Ressourcen wie Holz, Wasser und Strom. Hier braucht es weitere Aufklärungsarbeit und mögliche Handlungsfelder, um den Papierverbrauch zu senken. So soll eine Teilnahme am Papieratlas erfolgen – eine Initiative pro Recyclingpapier (https://www.papieratlas.de/). Hier messen sich Kommunen anhand der Mengen an Recyclingpapier, die innerhalb der Verwaltung verwendet werden. Grundvoraussetzung für die Teilnahme ist zu erfassen, wie viel Büro-Recyclingpapier pro Jahr beschafft wird. Die Auswertung ist über den Online-Warenkatalog für Büromaterialien etc. in Lübeck möglich.
Verantwortliche/r	Erhebung und Meldung erfolgt durch 1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Logistik und Wahlen, Vergabewesen
Meilensteine	Noch zu klären
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadtverwaltung

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *RES_KW_06* **Nr. aus 2021**	**Alternativen zur Staffelung der Müllgebühren als Anreiz zur Müllvermeidung erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren staffeln	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Entsorgungsbetriebe)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Eine Prüfung der Entsorgungsbetriebe hat ergeben, dass die aktuelle Staffelung der Abfallgebühren ausreichenden Anreiz zur Abfallvermeidung bietet. Weitergehende Anreize haben sich in der Praxis nicht bewährt.		
Beschreibung	In der Hansestadt Lübeck sind Grundstückseigentümer:innen verpflichtet, ihr Grundstück an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen (Anschluss- und Benutzungszwang). Dabei bemisst sich das vorzuhaltende Behältervolumen nach dem sogenannten Einwohnergleichwert (kurz EGW = Vergleichswert für Abfallmengen je Einwohner:in) für private Haushalte und bei Gewerbebetrieben zusätzlich nach der jeweiligen Branche. Auf begründeten Antrag kann das Mindestbehältervolumen reduziert werden, z. B. weil Abfall vermieden oder verwertet wird. Die EBL beraten und informieren Wohnungsbauunternehmen, Gewerbebetriebe und Privathaushalte über Abfallvermeidung und zur Trennung. Die Abfallgebühren verlaufen linear zum Behältervolumen. Die EBL unterliegen dem Kommunalabgabenrecht, wonach Gebühren so kalkuliert werden sollen, dass Kosten gedeckt sind, aber keine Gewinne erzielt werden. Dies macht eine Gebührenerhöhung als Anreiz zur Abfallvermeidung schwierig. Deshalb wird geprüft, inwieweit andere Instrumente als Anreiz genutzt werden können, z. B.: - „pay as you throw“ oder Bezahlung nach Gewicht anstatt Volumen (siehe Aschaffenburg) - digitale Lösungen über QR-Code oder Chip - gezielte Beratung und Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein für Müllvermeidung weiter zu schärfen - Orientierung an anderen erfolgreichen Modellprojekten (wie „waste watcher“ in Hamburg) <u>Kommentar der EBL:</u> Der Versuch, Leistung mit einer Gebühr zu belegen, die nicht von allen Kund:innen der EBL genutzt wird, (Abholung von Baum-und Strauchschnitt vor der Haustür) wurde durch die Bürgerschaft gekippt.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	Alternativen erfolgreich geprüft; Modellprojekt konzipiert; Projekt gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_07* **Nr. aus 2021**	**Mülltrennung von öffentlichen Mülleimern ausbauen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Trennsammelbehälter aufstellen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	siehe VO/2023/12289: Ausstattung des öffentlichen Raumes der Hansestadt Lübeck mit Abfallsammelbehältern am 28.09.2023 von der Bürgerschaft beschlossen. Eine getrennte Erfassung von Abfallfraktionen ist nicht vorgesehen.		
Beschreibung	Die Gewerbeabfallverordnung gilt für alle gewerblichen Siedlungsabfälle. Neben Papier, Pappen, Kartonagen, Kunststoffen, Glas und Metallen müssen auch Holz, Textilien und sämtliche Bioabfälle getrennt werden. Die Kontrolle erfolgt durch die zuständige Abfallbehörde der Kommune. An den Containerstandplätzen im öffentlichen Raum ist das Trennen von Glas, Papier/Pappe und Textilien möglich (etwa 300 Standplätze mit circa 650 Containern). Jedoch werden bisher in Parks, Fußgängerzonen oder auf Plätzen wenig Möglichkeiten zur Abfalltrennung angeboten. Daher ist zu prüfen, für welche Bereiche ein ergänzendes Mülltrennungsangebot sinnvoll ist. Der erste Schritt ist die Ausarbeitung eines Pilotprojektes für einen öffentlichen Platz, an dem Mülleimer mit Trennungsmöglichkeiten errichtet werden. Über einen definierten Zeitraum wird evaluiert, wie gut das Angebot genutzt wird. Eine gute Aufklärung mithilfe von Schildern und Aktionen vor Ort begleitet das Projekt. Die Bürgerbeteiligung zum MAKS ergab weitere ergänzende Vorschläge, die im Rahmen der Umsetzung von der Verwaltung geprüft werden, z. B.: - Schaffung von mehr öffentlich zugängliche Sammelstellen für Kompost, Elektroschrott etc. Ziel: Abgabe auf kurzem Wege. - Einsatz eines Lastenfahrrads, das einmal im Quartal durch Quartiere fährt und Elektroschrott einsammelt (ähnlich zum Schadstoffmobil) – Kommentar der EBL: Das ist nicht zielführend, da einige E-Geräte wie Kühlschränke zu groß sind. - Einsatz geschulter Multiplikator:innen pro Stadtteil oder Quartier, die Ansprechpersonen vor Ort sind. - Papier-Recycling in Lübeck verwenden, um Papiertüten für den Handel in Lübeck herzustellen (also im engen regionalen Kreislauf) – Kommentar der EBL: Kann nicht in HL produziert werden; erfolgversprechender ist es, auf CO_2-neutrale Herstellung der Tüten zu achten. - Infokampagne und ggf. rechtliche Maßnahmen zum Sammeln und Vermeiden von besonders problematischen Müllteilen wie Zigarettenkippen.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Stelle für Abfallvermeidung		
Meilensteine	Pilotprojekt zu Mülltrennung im öffentlichen Raum konzipiert; Projekt gestartet; Zwischenbilanz gezogen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_01		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *RES_KW_02* **Nr. aus 2021**	**Abfalltrennung und -mengen der Stadtverwaltung erfassen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Abfallmengen ermitteln	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung trägt als kommunales Unternehmen selbst Verantwortung, Abfall zu vermeiden. Vor allem das Trennen verschiedener Abfallarten hat Optimierungspotential. Hier ist zunächst der Ist-Zustand zu erfassen, welche Müllmengen (Papier, Plastik, Glas, Bio- und Restmüll) an den Verwaltungsstandorten anfallen, um daraus Maßnahmen zur besseren Trennung oder Einsparung abzuleiten und diese schrittweise umzusetzen. Ein Beispiel: am Standort VZM wird der Abfall aus den Büros nur zum Teil durch die Reinigungskräfte der Hansestadt Lübeck eingesammelt. Im Gebäude befinden sich je Bereich unterschiedlichste Behälter und Systeme zur Abfalltrennung. Zum Teil ist es den Mitarbeitenden selbst überlassen, wie und ob sie den Abfall trennen. Die benötigte Anzahl an Abfallcontainern je Standort wird durch das städtische Gebäudemanagement koordiniert. Deshalb sollen in den Gebäuden der Stadtverwaltung gut zugängliche, einheitlichere Möglichkeiten zur Mülltrennung geschaffen werden, begleitet von einem Monitoring. Für die Lübecker Schulen gilt bereits, dass diese nach einer Testphase mit individuellen Müllsammelsystemen ausgestattet werden.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; Stelle für Abfallvermeidung;		
Meilensteine	bisherige Abfallmengen erhoben und dokumentiert; Monitoring und regelmäßige Auswertung gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_01		
Nr.: *RES_KW_10* **Nr. aus 2021**	**Informationsstelle für langlebige Produkte schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Beratung und Information anbieten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ergänzend zur Abfallberatung wird ein neues Beratungsangebot für die Nutzung langlebiger, reparaturfähiger und funktioneller Produkte entwickelt, um dem Trend der Kurzlebigkeit wie Fast Fashion entgegenzuwirken. Angestrebt ist ein niederschwelliges Angebot. Dies könnten beispielsweise Kurse zusammen mit Reparaturwerkstätten an der VHS sein oder Veranstaltungen in Kooperation mit Uni/TH Lübeck.		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur; ggf. Abfallvermeidungs-Stelle (3.700)		

Meilensteine	Inhalte recherchiert und zusammengestellt; Angaben regelmäßig aktualisiert und veröffentlicht (mindestens 1x pro Jahr)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_21-29		
Nr.: *RES_KW_12* **Nr. aus 2021**	**Zu Müllvermeidung auf städtischen (Wochen-)Märkten schulen und beraten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informationen liefern, Kontrollen einführen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Wochenmärkte werden genutzt, um gezielt für Müllvermeidung zu werben. Dies soll durch Müllbeauftragte für Wochen- und Brauchtumsmärkte im Bereich der Innenstadt sowie in den Stadtteilen erfolgen, welche die dortigen Händler:innen kontinuierlich zu Müllvermeidung, Mehrweg-Geboten etc. informieren und beraten. Auch die Mülltrennung für die Kundschaft soll parallel dazu verbessert werden. Im ersten Schritt ist zu klären, welche Bereiche und Institution hier federführend verantwortlich und welche personellen Ressourcen erforderlich sind.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. 3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung;		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	Thema		
RES_Kreislauf_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Einwegverpackungen in Verwaltung, Einzelhandel und Gastronomie reduzieren**		
Ziel	Abfall im Stadtgebiet von Lübeck zu vermeiden beinhaltet auch eine weitere Reduktion von Einwegverpackungen. Geeignete Mittel für dieses Ziel ist das aktive Weiterführen adäquater Netzwerke wie den 2017 entstandenen Runden Tisch für Mehrweg, eine Erweiterung des Akteur:innenkreises sowie das Ausloben neuer Projekte und Aktivitäten.		
Ausgangslage	Im November 2017 wurde auf Beschluss der Bürgerschaft der Runde Tisch mit dem Ziel „Vermeiden von Einwegverpackungen“ initiiert, unter Federführung des Bereichs 3.390 UNV (Klimaleitstelle). Zum Netzwerk gehören Partner:innen aus Lübecker Unternehmen, Vereinen, Verbänden, Politik und Verwaltung sowie aus städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften. Erstes Vorhaben war die Minimierung von Einweggetränkebechern. Im November 2018 startete das Pilotprojekt „Wir für Mehrweg“ in Kooperation mit kaffeeausschenkenden Betrieben, die sich als gemeinsames Ziel die Einführung eines Mehrwegbecher-Pfandsystems in Lübeck gesetzt haben. 2019 wurde die Lübecker Initiative mit dem Bundesverbraucherschutzpreis ausgezeichnet. Inzwischen gibt es verschiedene Mehrwegbechersysteme in Lübeck. Den Runden Tisches weiter fortzuführen, wurde als Maßnahme 11.1 in das Klimaschutzmaßnahmenpaket 2020/21 aufgenommen. 2022 startete ein neues Projekt, um Mehrwegsysteme für Essen zum Mitnehmen in Lübeck zu etablieren. Neben einem Förderprogramm gab es Informationsmaterialien und eine Veranstaltung für Gastronomie-, Hotel- und Handwerksbetriebe, die „1. Lübecker Schüsselschau“, bei der sich mehrere Mehrwegsystemanbieter vorgestellt haben. Ein parallel dazu aufgelegtes Förderprogramm wurde im Oktober 2022 aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt. Seit Januar 2023 greift eine Neuregelung des Verpackungsgesetzes, die Anbieter:innen von Speisen und Getränken zum Außer-Haus-Verzehr dazu verpflichtet, neben der Kunststoff- auch eine Mehrwegverpackung anzubieten. Mit Blick auf die bevorstehende grundsätzliche Neuerung ist schwer abzusehen, welche Unterstützungsangebote gebraucht werden könnten. Die alleinige Angebotspflicht wird voraussichtlich nicht dazu führen, dass ein nachhaltiges Umdenken stattfindet. Daher sind hier geeignete Informations- und Unterstützungsangebote zu schaffen, um die Angebotspflicht effektiv in Lübeck zu begleiten.		
Strategie	Um das Ziel zu erreichen, sollen zum einen Aktivitäten mit direkter kommunaler Zuständigkeit umgesetzt werden, wie ein konsequentes Einhalten des Mehrweggebots für Veranstaltungen und eine Art Plastikinventur innerhalb der Stadtverwaltung. Andererseits sollen Anreize und Unterstützungsangebote für die betreffenden Unternehmen und Institutionen geschaffen werden, wie die Neuauflage eines Förderprogramms für Mehrwegsysteme.		
	<u>Stärken</u> Netzwerk mit aktiven Partner:innen vorhanden	<u>Chancen</u> Abfall vermeiden = Ressourcen schützen; Aktivierung einer breiten Öffentlichkeit möglich	
	<u>Schwächen</u> bisher kaum Kontakt zu „weniger Willigen“ in den relevanten Branchen; knappe Personalressourcen zur Kontrolle der bestehenden Regelungen	<u>Risiken</u> Angebotspflicht von Mehrweg führt zu Widerständen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Lübeck und Travemünde Marketing (LTM)		

Einzubindende Gruppen	Runder Tisch Wir für Mehrweg; DEHOGA Lübeck; Lübeck Management e.V.
Zielgruppe	Inhaber:innen, Betreiber:innen und Angestellte von Gastronomie-, Hotellerie- und Handwerksbetrieben, von Lübecker Firmen und andere Institutionen sowie Bringdiensten, Einwohner:innen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar
Erfolgsindikatoren	Anzahl der informierten Betriebe (Infoschreiben, Ankündigung von Kontrollen); Anzahl kontrollierter Betriebe (davon Mehrwegangebot bzw. Befüllung eigener Behältnisse positiv, davon Hinweispflicht erfüllt); Anteil genutzter Mehrwegoptionen in Lübeck (Cups & Bowls)
Zusätzlicher Nutzen	
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *RES_KW_17* **Nr. aus 2021**	**Einführung von Mehrwegverpackungen für Speisen unterstützen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informieren, aufklären	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität in Umsetzung, seit 01.01.2023 gilt die Mehrwegangebotspflicht für Speisen und Getränke; VO/2023/12061 Anfrage zur Mehrweg-Angebotspflicht am 21.03.2023 vom USO zur Kenntnis genommen. Es gab Informationsaktionen und einen Wettbewerb, um auf die Angebotspflicht aufmerksam zu machen. Die Untere Abfallbehörde nimmt stichpunktartige Überprüfungen in der Gastronomie vor. Hierzu wurde eine Checkliste erstellt, um die Gastronomen zu sensibilisieren. Die Kontrollen werden wieder aufgenommen, sobald sich die Personalsituation in der UAB wieder verbessert.		
Beschreibung	Im November 2021 startete die Klimaleitstelle mit einer Kampagne zur Einführung von Mehrwegbehältnissen für Lebensmittel und zubereitete Speisen im Außer-Haus-Verkauf. Gesucht wurden Teilnehmer:innen aus Gastronomie und Einzelhandel, die als erste Varianten von Mehrwegschüsseln testweise einführen. Die Klimaleitstelle legte hierfür ein Förderprogramm in Form einer einmaligen finanziellen Unterstützung als Anreiz für Lübecker Unternehmen auf. Im November 2022 wurde das Programm aufgrund fehlender Resonanz eingestellt. Durch weitere Informationsangebote sollen Bürger:innen sensibilisiert werden, beim Gang in den Supermarkt oder bei der Essensbestellung für zu Hause auf Einwegverpackungen zu verzichten und damit einen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz zu leisten. Eine weitere Alternative sind auch biologisch abbaubare (oder essbare) Verpackungen, z. B. für Märkte etc. Weitere Projektideen: eine Kampagne entwerfen für unverpackte Lebensmittel und einen Leitfaden für die Nutzung eigener Gefäße oder Mehrwegverpackungen für Gebäck und Kuchen oder Eis und Pizza sowie – für viele etwas schwieriger zu handhaben – für Dips, Dressings und Soßen etc.; aber auch in Richtung Lieferverkehr, Handel und Logistik ist es wichtig, Mehrwegverpackungen für Transportboxen, Verpackungsmaterial, etc. einzufordern.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Untere Abfallbehörde (UAB); 3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. 3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung		
Meilensteine	Mitwirkende Unternehmen und Institutionen gewonnen; Info-Kampagne für Bürger:innen entworfen; öffentlichkeitswirksame Aktion gestartet; Aktivitäten ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_14		

Nr.: *RES_KW_18* **Nr. aus 2021**	**Verpackungssteuer für Einwegverpackungen in der Gastronomie einführen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Steuer einführen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Parallel zur Klärung der Rechtslage bei Einführung einer Verpackungssteuer hat die Verwaltung einen Prozess entwickelt, um das gleiche Ziel durch Teilnahme am Einwegkunststofffonds des Bundes zu erreichen.		
Beschreibung	Die Einführung einer Verpackungssteuer für Einwegverpackungen in der Gastronomie in Lübeck wurde in Folge eines Bürgerschaftsbeschlusses bereits geprüft. Als Ergebnis wurde empfohlen, mit einer Entscheidung abzuwarten, bis eine gerichtliche Entscheidung über die Rechtmäßigkeit einer Verpackungssteuer in Tübingen gefallen ist. Im März 2022 gab es dort eine gerichtliche Entscheidung, gegen die die Stadt Tübingen in Berufung gegangen ist. Daher ist noch nicht absehbar, ob eine kommunale Verpackungssteuer in Lübeck möglich ist. Eine Zwischenbilanz in Tübingen hat gezeigt, dass durch dieses Instrument die Menge an Einwegverpackungen und somit auch die Gesamtmüllmenge reduziert wird. Daraus ergeben sich positive Effekte auf die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen und den Ressourcenverbrauch. Sollte die gerichtliche Entscheidung in Tübingen positiv ausgehen, wird ein Vorschlag zum Beschluss für die Bürgerschaft erarbeitet. Der Runde Tisch "Wir für Mehrweg" ist beratend tätig, leistet Aufklärungsarbeit und weist auf gute Leuchtturmbeispiele für Mehrweglösungen hin. In Richtung der Gastronomiebetriebe werden die Regelungen zur Nutzung von Mehrwegverpackungen unter anderem von den kommunalen Lebensmittelkontrolleuren kommuniziert.		
Verantwortliche/r	1.201 Haushalt und Steuerung; 3.390.3 Untere Abfallbehörde		
Meilensteine	Positiver Beschluss der Bürgerschaft liegt vor; Verpackungssteuer ausformuliert; neue Steuer bekannt gemacht; Kontrollen eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_08		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *RES_KW_13* **Nr. aus 2021**	**Mehrweg-Gebot für Veranstaltungen konsequent umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informationen liefern, Kontrollen einführen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar	/		

Umsetzungsstand			
Beschreibung	In einer städtischen Arbeitsgruppe wird eine Strategie erarbeitet, wie das Mehrweggebot praktisch umgesetzt werden kann. Neben Informationsmaterialien für Aussteller:innen wird ein Handlungsleitfaden erstellt. Zudem wird geprüft, wie und durch wen Kontrollen durchgeführt und welche zusätzlichen Maßnahmen von städtischer Seite getroffen werden können, um die Einhaltung des Mehrweggebots zu steigern, z. B. zentrale Spülstationen eingerichtet werden. Ziel ist das konsequente Einhalten des Mehrweggebots auf Veranstaltungen. Im Fall der Nicht-Einhaltung hat die Stadtverwaltung entsprechende Handhabe, um ggf. Bußgelder zu verhängen. Veranstaltungen unter freiem Himmel werden im Stadtgebiet von Lübeck mehrheitlich von der LTM koordiniert und umgesetzt. Eine Ausweitung auf vermietete Objekte wird angestrebt und als Aktivität angeschlossen. <u>Kommentar der LTM</u> Die LTM deckt ausschließlich das Veranstaltungsmanagement bei Flächen im öffentlichen Raum auf der Altstadtinsel sowie im Seebad Travemünde ab. Zugriff auf Feste in den Stadtteilen bestehen nicht. Im Kontext der Flächenvergabe bei Veranstaltungen achtet die LTM auf den Einsatz von Mehrweggeschirr schon, seitdem die Gesellschaft zuständig ist. Entsprechende Bürgerschaftsbeschlüsse zu beachten (Einsatz Mehrweg, Verwendung gentechnikfreier Produkte), ist zudem Bestandteil der Verträge zur Flächenvergabe. Weitere Info hierzu: Der Einsatz von Mehrweggeschirr bedeutet für die Veranstalter:innen, entsprechende Spülstationen inkl. Wasseranschlüssen vorzuhalten; neben der erforderlichen Infrastruktur ist auch zusätzliches Personal erforderlich. Dieses Vorgehen kann in der Praxis deshalb nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Beim Einsatz von Einwegmaterialien wird darauf geachtet, dass die Produkte schnell biologisch abbaubar sind. Unbenommen dessen liegen vielfältige Informationen zum Thema von verschiedenen Institutionen vor. Die Frage ist, ob Handlungsleitfäden und Informationsmaterial erfolgversprechend sind (zudem bedeutet der Druck von Informationsmaterialien für den Vertrieb auch wieder Ressourceneinsatz). Unserer Auffassung nach sind direkte Gespräche mit den Betroffen vor Ort vielversprechender und das Entwickeln betrieblich passender Ansätze (Betriebscoaching) wirkungsvoller. Auch wäre denkbar, hier als Stadt noch deutlicher auf ein Mehrwegsystem zu setzen und dieses konsequent in die Umsetzung zu bringen bzw. zu forcieren.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung; Lübeck und Travemünde Marketinggesellschaft (LTM)		
Meilensteine	Ergebnis der Arbeitsgruppe mit einer Strategie zur weiteren Umsetzung liegt vor; Infomaterial verteilt; Handlungsleitfaden präsentiert; Kontrollen und Bußgeldverfahren eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_14* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für Mehrwegsysteme neu auflegen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Förderprogramm entwickeln	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Es wird zunächst die Mehrwegangebotspflicht im Januar 2023 abgewartet, um zu ermitteln, welche unterstützenden Angebote es in Lübeck bedarf. Die Mehrwegangebotspflicht ist ein wichtiger Schritt zu deren verstärkten Nutzung. Gleichzeitig stellt dies viele Betriebe vor große Herausforderungen. Um das gesamte Mehrwegpotential in Lübeck ausschöpfen zu können, braucht es zusätzliche Unterstützug. Daher werden zwei Varianten für ein Förderprogramm geprüft: • Förderung von Betrieben, die sich einem ausgewählten Mehrwegsystem anschließen. Voraussetzung sind eine rechtliche Prüfung und der Abschluss eines Rahmenvertrags. • Vereinfachtes Förderprogramm für alle Mehrwegsysteme. Gefördert werden Insel- oder Systemlösungen, Anschaffung von Industriespülmaschinen und Spülkooperationen. Gute Beispiele: Tübingen und München. Gemeinsam mit dem Runden Tisch Wir für Mehrweg werden verschiedene Förderstrukturen aus anderen deutschen Städten bewertet und ein geeignetes Förderprogramm für Lübeck erarbeitet.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.3 Untere Abfallbehörde
Meilensteine	Runder Tisch Wir für Mehrweg 2023 zum Thema Förderprogramm getagt; Gastronomie-, Handwerks- und Hotelbetriebe zum Thema abgefragt; Förderrichtlinie ausgearbeitet; veröffentlicht
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: 10.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *RES_KW_15* **Nr. aus 2021**	**Plastikinventur in der Stadtverwaltung durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Lübeck hat sich im Jahr 2022 dem Interreg-Europe-Projekt CAPonLITTER angeschlossen. Es zielt darauf ab, Strategien und Praktiken auszubauen, um Meeresmüll aus Küstentourismus und Freizeitaktivitäten zu vermeiden. Dazu wurde ein Aktionsplan für den kommunalen Einflussbereich entworfen. Die Plastikinventur ist eine verwaltungsinterne Aktivität mit Vorbildwirkung, die auch andere Unternehmer:innen im Zuge ihrer Aktivitäten zur Nachhaltigkeit durchführen können. Eine Anleitung mit Handlungsoptionen wird als externer Auftrag ausgeschrieben und von eine:r Auftragnehmer:in ausgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Dienstleistung ausgeschrieben; Auftrag vergeben; Zwischenergebnisse gesichtet; Endbericht mit Handlungsoptionen verfasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_01		

Nr.: *RES_KW_16* **Nr. aus 2021**	**Einsatz von Einwegverpackungen bei der Benutzung öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke einschränken**		
eea-Zuordnung:	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es wird ein Verbot erarbeitet, das die Nutzung von Einwegverpackungen in öffentlichen Einrichtungen und auf Grundstücken für Veranstaltungen vorsieht. Teil des Verbotes sind auch Ausnahmefälle, in denen auf Einwegverpackungen zurückgegriffen werden darf und welche zusätzlichen Auflagen damit verbunden sind. Für die häufigsten Problemstellungen werden Handlungswege erarbeitet und Strukturen geschaffen, um weniger Ausnahmen treffen zu müssen. Bereits seit 1991 besteht ein Gebot zum Gebrauch von Mehrwegverpackungen in öffentlichen Einrichtungen und Grundstücken. Das Gebot sieht vor, dass in begründeten Ausnahmefällen Verpackungen aus Papier eingesetzt werden dürfen. In der Praxis gestaltet sich jedoch das Einhalten des Gebotes schwer, da Veranstalter:innen und Standbetreiber:innen nicht verpflichtet werden und es nur wenige Kontrollen gibt. Da ist Teil des CAPonLITTER-Aktionsplanes, dem sich Lübeck angeschlossen hat (siehe vorherige Aktivität). <u>Kommentar der LTM</u> Bei der Formulierung eines Verbotes sollte im Vorfeld klar sondiert werden, welche Konsequenzen ein Verbot in der Praxis für die Unternehmer:innen hat (siehe hierzu auch die Erläuterungen zu: Mehrweggebot für Veranstaltungen konsequent umsetzen). Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Klimaschutzbeitrag als niedrig eingestuft wird.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zum Verbot vorab recherchiert, dann formuliert; Rechtsprüfung abgeschlossen; Verbot veröffentlicht und verbreitet; Kontrollen eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_13		
Nr.: *RES_KW_19* **Nr. aus 2021**	**Zentrale Mehrweg-Rückgabestellen schaffen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Deutschlandweit gibt es bis zu zwölf verschiedene Mehrwegsysteme für die Gastronomie. Das Geschirr eines Anbieters/einer Anbieterin kann man in allen Filialen, die das gleiche Geschirr nutzen, abgeben. In mittelgroßen Städten wie Lübeck hat dies jedoch zur Folge, dass nur wenige Abgabestellen auf ein bestimmtes System zusammenkommen. Dieser Umstand hemmt die Nutzung von Mehrweg, da es umständlicher für die Kund:innen ist.		

	Daher werden zentrale Rückgabestellen, die alle Mehrwegsysteme zurücknehmen, im Stadtgebiet aufgebaut. Dies kann in Form von Kooperationen mit Gastronomiebetrieben, den Entsorgungsbetrieben, Stadtteilbüros oder Supermarktketten geschehen. Sinnvoll ist, vorhandene Strukturen zu erweitern, um den Aufwand gering zu halten und einen größtmöglichen Effekt für die Nutzbarkeit von Mehrweggeschirr zu erhalten.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. 3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung		
Meilensteine	Projektpartner:innen aus der Wirtschaft recherchiert; zentrale Mehrweg-Rückgabestellen konzipiert; öffentlichkeitswirksam bekannt gemacht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_17		
Nr.: *RES_KW_20* **Nr. aus 2021**	**Einführung von Mehrwegverpackungen für Speisen bei Bringdiensten und Imbissen fördern**		
eea-Zuordnung:	Kooperation		
Bewertung:	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Projekt konzipieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ziel ist, die diversen Bringdienste und Imbissbetriebe für die konsequente Umsetzung der Mehrwegstrategie mit ins Boot zu holen, damit sie auf wiederverwendbare Behälter für ihre Lebensmittel und Speisen umsteigen. Hier sollen insbesondere direkte Besuche in den Betrieben erfolgen, ggf. mit Unterstützung eines Dolmetschers oder einer Dolmetscherin. In Kooperation mit dem Runden Tisch Wir für Mehrweg soll ein Pilotprojekt konzipiert und Fördermittel für die Umsetzung eingeworben werden. Auch eine Möglichkeit der Kooperation mit Anbieter:innen wie „Too Good To Go“ wird im Rahmen des Projektes geprüft.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. 3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung		
Meilensteine	Recherche/Clustering zu Bringdiensten (nach Nationalitäten oder Quartieren) durchgeführt; Infomaterialien in andere Sprachen übersetzt; Infoveranstaltungen für Bringdienst-Betreiber:innen angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_14, RES_KW_17		

Nummer RES_Kreislauf_3	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung ☐ Landnutzung & Boden ☒ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung ☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**	
Maßnahmentitel	**Wiederverwenden**	
Ziel	Ziel ist es, den individuellen Ressourcenverbrauch im Stadtgebiet von Lübeck zu verringern, das Abfallaufkommen zu minimieren und für eine möglichst lange Nutzungsdauer von Gebrauchsgegenständen, Möbeln etc. zu sensibilisieren.	
Ausgangslage	Gemeinsames Nutzen (Sharing), Tausch oder Second-Hand-Verkauf sind gängige Methoden zum Wiederverwenden oder Weitergeben von funktionsfähigen Gegenständen und Gerätschaften, die von den Ersteigentümer:innen nicht mehr benötigt oder ausgetauscht werden. Auch Flohmärkte bringen Käufer:innen und Verkäufer:innen zusammen. Durch Weitergabe und Wiederverwendung gebrauchter Waren verbessert sich die Gesamtökobilanz dieser Produkte und weniger Abfall entsteht. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck bieten mehrmals im Jahr Termine für Flohmarktverkäufe und Tauschbörsen an. Darüber hinaus gibt es viele private Initiativen, die kommerziell oder gemeinnützig Geräteverleih, Flohmärkte, Tauschpartys, Second-Hand-Events u. Ä. organisieren und damit einen Gegentrend zum Kauf neu produzierter Waren setzen.	
Strategie	Das Potential zum Wiederverwenden ist bei vielen Produkten groß. Daraus ergeben sich Chancen für neue Kooperationen und Projekte, die mit Unterstützung von städtischer Seite realisiert werden können. Durch gezielte Aufklärung sollen weiterverwendbare Produkte mehr wertgeschätzt werden: Interessant ist hierbei der gesamte und aufwendige Prozess von der Rohstoffgewinnung über die Herstellung und Verarbeitung bis zur Erst-, Zweit- und Drittnutzung. Ein Beispiel: Zukünftig wird es seitens der EBL ein Projekt mit dem DRK Lübeck geben, regelmäßig Flohmärkte in der Halle Posener Straße in Verbindung mit dem Neubau des Wertstoffhofes Mitte anzubieten. Voraussichtlicher Start ist für Ende des 2. Quartals 2023 vorgesehen. Aber auch die Themen Altkleidersammlung, Recycling von Baumaterialien, Aufbau von Reparaturstationen sowie Sharing-, Ausleih- oder Tauschinitiativen sollen von städtischer Seite unterstützt und bekannt gemacht werden, wie auch zur Aufbereitung und Weitergabe „alter" Rechner und Laptops. Die Einführung eines Reparaturbonus ist zu prüfen.	
	<u>Stärken</u> Abfall vermeiden; soziale Interaktion fördern	<u>Chancen</u> Ressourcenschutz; Sensibilisieren für verändertes Konsumverhalten
	<u>Schwächen</u> Qualität muss stimmen; erfordert geeignete Raum- und Personalkapazitäten	<u>Risiken</u> Kritik aus der Wirtschaft; wenig Resonanz
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.160 Frauenbüro; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; ggf. KEpol-Stelle; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck Stelle für Abfallvermeidung; Energie- und Klimaagentur;	
Einzubindende Gruppen	Baumärkte; Handwerksbetriebe; Gemeinnützige Vereine wie Reparaturcafé; Arbeiterwohlfahrt 1.103 Digitalisierung, Organisation und Service (angefragt);	
Zielgruppe	Einwohner:innen	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar	
Erfolgsindikatoren	Anzahl, RepairCafes in Lübeck; Anzahl Veranstaltungen und Projekte zum Thema: Wiederverwenden	

Zusätzlicher Nutzen	Schaffung sozialer Arbeitsplätze
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *RES_KW_21* **Nr. aus 2021**	**Wiederverkauf von Verwendbarem fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Soziale Arbeitsplätze schaffen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☒ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Soweit aktuell möglich, wird dies getan. Weitergehende Maßnahmen wie z. B. ein "Gebrauchtwarenkaufhaus" scheitern an fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten.		
Beschreibung	Die Entsorgungsbetriebe Lübeck eröffnen zusammen mit dem Verband Deutsches Rotes Kreuz Lübeck voraussichtlich Ende 2. Quartal 2023 ein Recyclingkaufhaus auf dem neuen Wertstoffhof in der Posener Straße, in Verbindung mit dem Neubau des Wertstoffhofes Mitte. Hier sollen dauerhaft Second-Hand-Artikel wie Kleidung, Deko, Spielwaren, Kleinmöbel usw. angeboten werden. Es wird angestrebt, durch Upcycling und Reparieren möglichst große Stoffströme in die Wiederverwendung zu leiten. Es werden unter anderem Langzeitarbeitslose beschäftigt, um sie wieder an den ersten Arbeitsmarkt heranzuführen. Eine mögliche künftige Ergänzung ist die Einrichtung einer Re-Use-Station als Modellprojekt am Standort des Wertstoffhofes Posener Straße. Ein Austausch besteht bereits mit dem Repair-Café der St. Philippus Gemeinde (siehe: https://www.reparatur-initiativen.de/repaircafe-philippus). Gutes Beispiel: Fair-Kaufhaus Bad Oldesloe		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Recyclingkaufhaus Posener Straße eröffnet; Re-Use-Station Posener Straße eröffnet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_23* **Nr. aus 2021**	**Aufbereitung und Weitergabe „alter" Rechner und Laptops fortführen und intensivieren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kampagne/Aktion intensivieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Auf Initiative der Bereiche DOS und Frauenbüro wurde im Sommer 2023 eine bereichsüber-greifende Projektgruppe eingerichtet zur Realisierung des Projektes „Digital & Nachhaltig". Ziel war die Ermittlung, welche Institutionen Geräte spenden würden sowie die Erstellung einer Information für Nutzer:innen, wo und unter welchen Voraussetzungen ausgegeben werden können. Ergänzend dazu soll ein Video vom Bereich DOS (in der smart city family-Reihe) erstellt werden.		
Beschreibung	Im Rahmen einer Bürger:innenbeteiligung des Frauenbüros der Hansestadt Lübeck im Jahr 2020 wurde deutlich, dass viele Frauen und Mädchen keinen Zugang zu digitalen Endgeräten (PCs, Laptops, Handys) haben. Das Frauenbüro hat diesen Hinweis aufgegriffen und daraus eine Maßnahme für den Aktionsplan Gleichstellung entworfen. Parallel wird das Projekt in den Masterplan Klimaschutz eingebracht.		

	Wichtige Projektpartnerin und Schnittstelle ist die Computerschule Lübeck. Sie kann langjährige Erfahrung mit der Aufbereitung von gebrauchten Endgeräten vorweisen und wurde vom Jobcenter der Agentur für Arbeit gefördert. Die aufbereiteten Geräte werden an gemeinnützige Vereine abgegeben, z. B. an Schulen, Kitas und gemeinnützige Vereine, jedoch NICHT direkt an Privatpersonen! Das Frauenbüro hat die Abgabe gebrauchter Geräte an gemeinnützige Frauenvereine (und -häuser) als Pilotprojekt erprobt, begleitet und ein Angebot niedrigschwelliger Grundschulungen (über die VHS oder das Grundbildungszentrum) angeregt. Im Rahmen dieser Aktivität soll ein Träger oder eine Trägerin gefunden und ernannt werden, welche:r das Kooperationsprojekt im Sinne der Nachhaltigkeit und der digitalen Teilhabe weiter ausbaut und für andere Bedarfsgruppen öffnet. Die Klimaleitstelle lädt in Kooperation mit dem Frauenbüro zu einem Sondierungsgespräch ein. Teilnehmen sollen Vertreter:innen aus dem kommunalen Bereich (darunter: 1.103 Digitalisierung, Organisation und Service; 2.500 Soziale Sicherung sowie die 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck, 4.403 VHS Lübeck) sowie externe Akteur:innen von Jobcenter, Computerschule und Sonntagsdialoge e.V., etc..
Verantwortliche/r	1.103 DOS; 1.160 Frauenbüro; 3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	verschiedene Akteur:innen getroffen, um das Projekt zu verstetigen; Kooperationsvertrag zwecks Trägerschaft geschlossen; Projekt verstetigt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *RES_KW_22* **Nr. aus 2021**	**Rücknahmekreislauf für Marker und andere Stifte in der Stadtverwaltung einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel		
Instrument	Recyclingprojekt starten Aktivieren		
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Parallel zu Sammelaktionen für Batterien, Druckerpatronen oder Korken gibt es von verschiedenen Hersteller:innen jetzt auch ein kostenloses Rücknahmesystem für Marker und Schreibgeräte. Die Sammelboxen werden von der Firma Balke (Bürobedarf) vertrieben. Die Klimaleitstelle informiert die Bereiche der Hansestadt Lübeck über die Möglichkeit, Sammelbehälter in jedem Bereich aufzustellen und ruft die Mitarbeitenden dazu auf, sich an der Aktion zu beteiligen. Die kostenlosen Sammelboxen werden an zentraler Stelle im Bereich aufgestellt. Ist der Behälter voll, werden diese Stifte kostenlos abgeholt und zur Aufbereitung an soziale Einrichtungen weitergegeben, wo diese in ihre einzelnen Bestandteile getrennt und später recycelt bzw. nicht verwertbare Bestandteile fachgerecht entsorgt werden. Hier ein Beispiel der Firma Edding: https://www.edding.com/de-de/unternehmen/nachhaltigkeit/produkte/recycling/		

Verantwortliche/r	Noch zu klären		
Meilensteine	Informationen veröffentlicht; Projekt von X Bereichen der HL unterstützt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_05		
Nr.: *RES_KW_25* **Nr. aus 2021**	**Recycling von Baumaterialien ausbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Transparenz schaffen, informieren und beraten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Das Wiederverwenden von Baustoffen und -teilen hat großes Potential – insbesondere hinsichtlich des CO_2-Einsparpotentials, da in diesem Bereich die Herstellung sehr energieintensiv und damit klimarelevant ist. Mögliche Aktivitäten sind: - Bauteilebörse initiieren, wo alte, wiederverwendbare Bauteile eingelagert und zum Kauf angeboten werden (gutes Beispiel ist Bremen: Alt-Bauteile Bremen e.V) - mit Lübecker Unternehmen und Bauwirtschaft zusammenarbeiten - Abbruchunternehmen stellen aus ihrem Fundus Sachen zur Verfügung, z. B. an einem Verkaufstag - Mitnahme von noch Verwertbarem von Schrottplätzen legalisieren - Aspekt Bauweise: Modulbauweise bewerben, auch bei städtischen Neubauten prüfen und anwenden, um größere Bauteile wiederverwenden zu können		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); Energie- und Klimaagentur (operativ)		
Meilensteine	1) verantwortliche Stelle finden, 2) praktische Umsetzung planen, 3) nächste Schritte definieren.		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe Handlungsfeld Energie & Bau		
Nr.: *RES_KW_26* **Nr. aus 2021**	**Reparaturbonus einführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In Kooperation mit der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein wird geprüft, unter welchen Rahmenbedingungen ein Reparaturbonus für umweltbewusstes Verhalten in Lübeck eingeführt werden kann. Eine Vernetzung mit Repair-Cafés ist denkbar. Vorbild für diese Aktivität geben die Verbraucherzentrale und das Land Thüringen (siehe: https://www.reparaturbonus-thueringen.de/). Dort wird nach Antragstellung ein Reparaturbonus an Bürger:innen gezahlt, um kaputte Gegenstände und Gerätschaften wieder funktionsfähig und einen Neukauf damit unnötig zu machen. Auch die Stadt Graz und das Land Oberösterreich haben ein vergleichbares Projekt initiiert.		

Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_27* **Nr. aus 2021**	**Aufbau von Reparaturstationen unterstützen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit starten, bei Förderanträgen helfen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es gibt bereits verschiedene privat initiierte Reparaturstationen oder Repair-Cafés. Diese sollen besser vernetzt und bekannter gemacht werden. Von städtischer Seite wird geprüft, welche Unterstützungsmöglichkeiten es für Aufbau, Vernetzung und eine spezielle Bewerbung der Reparaturstationen geben kann; es ist auch zu prüfen, ob und wie bezahlte Stellen in Reparaturstationen mit städtischer Beteiligung geschaffen und Expert:innen gestärkt werden können. Es soll vorrangig um Geräte gehen, die vom Eigentümer/von der Eigentümerin selbst weiterverwendet werden. Dabei stehen Haushaltsgeräte im Fokus, keine Smartphones, Tablets etc. Denn für den Wiederverkauf von reparierten Elektrogeräten gilt anschließend keine Gewährleistung oder Garantie, wie beim Kauf von Neugeräten. Die Stadtverwaltung kann Reparaturstationen oder Repair-Cafés positiv unterstützen durch: - gemeinsame Kampagnenideen, um mehr Aufmerksamkeit der Leute zu gewinnen. Es braucht mehr Information darüber, dass Elektrogeräte wertvolle Stoffe enthalten. - Schulungsmöglichkeiten für interessierte Menschen. - Austausch mit Akteur:innen, ob es genug aktive Ehrenamtliche gibt. - Entwicklung geeigneter Formate, um vorhandenes Wissen zu sichern und weiterzugegeben. - Da die Arbeit in Repair-Cafés ehrenamtlich erfolgt, unterstützt die Stadt durch eine stadteigene Förderung oder hilft beim Einwerben von Fördermitteln bei Stiftungen und anderen Förderinstitutionen. - Vermittlung von Räumlichkeiten, z. B. für Nachbarschaftsbüros		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur; ggf. 3.700 Entsorgungsbetriebe (Abfallvermeidungs-Stelle)		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1		
Nr.: *RES_KW_28* **Nr. aus 2021**	**Tauschinitiativen bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Vernetzen und veröffentlichen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Ab 2023 schaffen die Entsorgungsbetriebe gemeinsam mit dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) im Rahmen ihres Kooperationsprojektes in der Posener Straße eine Möglichkeit, um dort Kleidertausch und ähnliche Veranstaltungen wetterunabhängig durchführen zu können. Darüber hinaus gibt es in Lübeck gemeinnützige Vereine, die sich auf Kleidung spezialisiert haben. Zu nennen sind hier Brockensammlung, Diakonie, DRK, Kinderschutzbund Ortsverband Lübeck e.V. mit der Kleiderkammer und die Lübecker Flüchtlingshilfe. Auch Kirchgemeinden und Kindergärten führen Kleidertauschbörsen durch. Von städtischer Seite werden Unterstützungsmöglichkeiten für dergleichen Initiativen geprüft und nach Möglichkeit gefördert, sowohl was deren Aufbau als auch Bewerbung anbelangen – auch in digitaler Form: Zum einen von Tauschstationen im Sinne eines öffentlichen Kleiderkreisels, zum anderen von Talente-Tausch-Möglichkeiten, sogenannten „skill sharing events“.		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_29* **Nr. aus 2021**	**Altkleidersammlung transparenter machen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Vernetzen und veröffentlichen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Abgetragene Kleidung sowie andere Textilien und Schuhe werden durch verschiedene Trägerorganisationen in Altkleidercontainern gesammelt. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck stellen zudem auf den Reststoffhöfen eigene Container zur Verfügung. Die gesammelten Textilien werden je nach Eignung zum Wiederverwenden oder Downcycling sortiert und sind damit Teil der Kreislaufwirtschaft. Die Wege der Wiederverwertung sind häufig nicht transparent. Ein Weg ist beispielsweise der Verkauf von Altkleidern in Länder des globalen Südens. Dieser kann sehr problematisch sein. Billige Angebote gefährden dort den lokalen Handel. Synthetische Stoffe sind zudem ökologisch ein großes Problem: Weil Mikroplastik aus synthetischen Stoffen sich beim Waschen lösen, zunächst in den Wasserkreislauf und darüber in Flüsse und Meere gelangen kann. Im Rahmen dieser Aktivität werden Lösungen für lokale, textile Kreisläufe als Gegenentwurf zum linearen System „take – make – waste“ gesucht, z. B. für alte Dienstbekleidung. Gesucht werden Kooperationsmöglichkeiten zwischen Verwaltung und Wirtschaft, wie im Upcycling-Projekt der Entsorgungsbetriebe mit dem DRK. Aus alter Arbeitskleidung werden handgemachte Taschen und Rucksäcke. Projekte wie dieses sollen im Stadtgebiet ausgeweitet werden. Zudem werden Informationen über die ökologischen und sozialen Herausforderungen der Altkleidersammlung zusammengestellt, die den Wert und die Wiederverwendbarkeit alter, abgelegter Textilien aufzeigen und verschiedene Wege des Recyclings vorstellen. Eine Kooperation mit Fairtrade-Stadt Lübeck ist angedacht.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Stelle für Abfallvermeidung; 3.390 UNV; ggf. KEpol-Stelle		
Meilensteine	Infomaterialien veröffentlicht; erste Veranstaltungsreihe stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1		

Nr.: *RES_KW_24* **Nr. aus 2021**	**Sharing- und Ausleihmöglichkeiten unterstützen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit betreiben	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☒ **Nicht definiert**
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Von städtischer Seite werden Angebote zur gemeinsamen Nutzung von Werkzeug, Gartengeräten, Spielzeug etc. unterstützt und nach Möglichkeit gefördert. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Baumärkten zu berücksichtigen, da diese bereits oftmals Bau- und Gartengeräte und -maschinen vermieten. Der Ausbau von Vermietungsangeboten und die Ansprache weiterer Zielgruppen wird unterstützt. Vorhandene Angebote werden über verschiedene Wege der Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht und miteinander vernetzt.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_10		

Nummer	**Thema**		
RES_Kreislauf_4	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Lokale Reststoffe verwerten**		
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, aus organischen Reststoffen einen Mehrwert zu erhalten und diese nicht ungenutzt zu entsorgen.		
Ausgangslage	In der Abfallhierarchie stellt die Verwertung von Reststoffen die letzte Stufe vor der letztendlichen Entsorgung dar. Biogas aus der stofflichen Verwertung von Speiseresten zu gewinnen ist eine Methode, die in der mechanisch-biologischen-Anlage (MBA) der Entsorgungsbetriebe Lübeck bereits angewandt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Fakt ist, dass die durch Menschen produzierten Abfallberge und hohen CO_2-Emissionen das natürliche Gleichgewicht der Erde aus der Balance bringen. Nach der grundsätzlichen Reduzierung der Abfallmengen ist daher ein sinnvolles Verwerten von Reststoffen die beste Lösung, um die globalen Ressourcen nachhaltig zu nutzen.		
Strategie	Ausbau der stofflichen Verwertung von Speiseresten in der MBA.		
	<u>Stärken</u> energetische Nutzung der Reststoffe erzeugt Biogas; Methan entweicht nicht in die Atmosphäre	<u>Chancen</u> gezielte und kontrollierte Biogasproduktion; keine unkontrollierte Ausgasung	
	<u>Schwächen</u>	<u>Risiken</u>	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; Abfallwirtschaft		
Einzubindende Gruppen			
Zielgruppe	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; Einwohner:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Einsatz von regenerativer Energie		
Erfolgsindikatoren			
Zusätzlicher Nutzen	Einsatz von regenerativer Energie; Autarkie des Abfallwirtschaftszentrums der EBL		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *RES_KW_30* **Nr. aus 2021: 5.6**	**Energetische Verwertung von Speiseresten in der MBA ausbauen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investieren in Technik und Anlagen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Federführung Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Beschreibung	Die Gewinnung von Biogas aus stofflich verwerteten Speiseresten ist eine Methode, die in der mechanisch-biologischen-Anlage (MBA) der Entsorgungsbetriebe Lübeck bereits angewandt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Eine höhere Biogasproduktion bringt eine stärkere Eigenversorgung mit sich. Derzeit erfolgt die Auswertung der Angebote. Die Bauausführung startet voraussichtlich im 3. Quartal 2023. Grund hierfür sind Lieferengpässe.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Handlungsfeld Landnutzung & Boden

Nummer	**Thema**		
LB_Baum_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wälder und Stadtbäume aufwerten**		
Maßnahmentitel	**Wald naturnah entwickeln**		
Ziel	Alle Waldflächen in Lübeck sollen naturnah bewirtschaftet werden: In den heimischen Mischwäldern findet dann eine jährliche Nettoaufnahme von mindestens 15 Tonnen CO_2 pro Hektar in Stamm, Ästen, Wurzeln, Blättern, Totholz und im Boden statt. Der lokale Wald soll im Jahr 2040 den überwiegenden Anteil der nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet binden. Die Lübecker Bürger:innen und Politiker:innen kennen den Wert der Wälder für Klimaschutz, Gesundheit, Erholung, Biodiversität, den Wasserhaushalt und Naturschutz. Deshalb wird der Wald auch in Zukunft geschützt und neuer Wald entwickelt.		
Ausgangslage	Etwa 15 Prozent der Lübecker Stadtfläche ist mit Wald bedeckt, wovon der überwiegende Anteil vom städtischen Bereich Stadtwald bewirtschaftet wird. Seit 1994 ist das Konzept der „Naturnahen Waldnutzung“ Grundlage für die Bewirtschaftung – ein vorbildliches Konzept mit großer Außenwirkung. Etwa ein Zehntel der Waldfläche ist in privater Hand. Der Einfluss der Stadtverwaltung auf die Bewirtschaftung dieser Flächen ist gering. Das Land stellt privaten Waldbesitzer:innen bedingt Fördermittel für eine naturnahe Waldbewirtschaftung zur Verfügung.		
Strategie	Das Konzept der naturnahen Waldnutzung wird weitergeführt und teilweise intensiviert. Dabei soll versucht werden, die Wälder in privater Hand einzubeziehen. Unter Berücksichtigung aller Ökosystemleistungen werden Flächen für die Wiederbewaldung ausgewählt und naturnah entwickelt. Um dieses dauerhaft zu verwirklichen, ist intensive Bildung für den Wert von Wäldern für unterschiedliche Zielgruppen nötig. Diese wird mit Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) verknüpft.		
	<u>Stärken</u> sehr gute Startposition (Waldkonzept); Synergie mit vielen Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDG)	<u>Chancen</u> Menschen für Klimaschutz gewinnen – alle Sinne werden angesprochen; Resilienz gegenüber Klimawandel erhöhen	
	<u>Schwächen</u> Kohlenstoffbindung ist ein langsamer Prozess; Bauholz als konkurrierendes Nutzgut	<u>Risiken</u> Flächenkonkurrenz; Schädigung des Waldes durch Klimawandelfolgen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.820 Stadtwald; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	3.390 UNV; 4.456 Museum für Natur und Umwelt; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Umweltverbände; Naturwaldakademie; Forstreviere		
Zielgruppe	Einwohner:innen, Kinder und Jugendliche, private Waldbesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Kompensation von Treibhausgasen, die in anderen Bereichen entstehen. Dies sind jährlich bis zu 75.000 Tonnen.		
Erfolgsindikatoren			
Zusätzlicher Nutzen	Biodiversität, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz, Wasserbilanz der Böden, Bildung für nachhaltige Entwicklung		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *LB_Baum_03* **Nr. aus 2021**	**Referenzflächen im Stadtwald vergrößern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen, ausweisen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Um den Flächenzuwachs der letzten Jahre zu berücksichtigen und die Repräsentanz in den Referenzflächen zu gewährleisten, wurde der Waldort "Lehmbeck" zur Referenzfläche erklärt.		
Beschreibung	Auf Referenzflächen im Wald wird die Natur komplett sich selbst überlassen. Die Speicherung von Kohlenstoff ist dadurch deutlich erhöht. Die Referenzfläche beträgt 10 Prozent der Gesamtfläche des Lübecker Stadtwaldes, also insgesamt 244 Hektar. Da die Waldfläche im Stadtgebiet vergrößert werden soll, wird auch die Größe der Referenzfläche zunehmen, um den Wert von mindestens 10 Prozent der Gesamtfläche einzuhalten. Im Zeitraum 2022/2023 wird dementsprechend eine neue Referenzfläche von 38 Hektar ausgewiesen. Zusätzlich zu den Referenzflächen gibt es sogenannte Nichtwirtschaftswaldflächen mit anteilig sechs Prozent der Stadtwaldfläche. Sie sind wegen zu nasser oder trockener Standorte geringwüchsig und werden deshalb nicht bewirtschaftet.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	neue Fläche von 38 Hektar ausgewiesen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	*LB_Baum_08:* Neue Waldflächen anlegen		
Nr.: *LB_Baum_06* **Nr. aus 2021**	**Bodenbearbeitung in städtischen Wäldern minimieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen und Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Standardmaßnahme im Lübecker Konzept seit 30 Jahren. Forstspezialschlepper wurde angeschafft.		
Beschreibung	In den bewirtschafteten Waldflächen ist die Bodenbearbeitung untersagt, um die Kohlenstoffspeicherung in den Waldböden zu erhöhen. Schwere Maschinen sind tabu, ebenfalls Entwässerungsmaßnahmen oder Düngung. Im Zeitraum 2022/2023 wird ein bodenschonender Forstschlepper angeschafft. Ein Befahren ist darüber hinaus nur im Bereich der sogenannten Rückgassen zulässig, die einen Mindestabstand von 40 Metern und zurzeit einen realen Abstand von fast 60 Metern haben. Der Verbleib von Totholz auf dem Waldboden stellt eine zusätzliche Komponente zur langfristigen Kohlenstoffbindung dar.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Spezialschlepper angeschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine

Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_09* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichen Austausch über das Waldkonzept pflegen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunzieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Standardmaßnahme im Lübecker Konzept. Jährlicher Walderlebnistag im September und zahlreiche Exkursionen.		
Beschreibung	Das Bewirtschaften der Lübecker Wälder ist von großem öffentlichen Interesse, denn die Bürger:innen nutzen sie zum Erholen, Abkühlen, Lernen u.v.m. Im Rahmen des Lübecker Konzepts finden jährliche Vortragsveranstaltungen statt, um zu informieren und mit Interessierten, Sachkundigen und Zuständigen über das „Wie“ der Bewirtschaftung zu diskutieren. Zusätzlich gibt es anlassbezogene öffentliche Formate zur Vorstellung aktueller Ergebnisse und Vorhaben. Der regelmäßig stattfindende Reviertag im Oktober ergänzt das Angebot. Ziele sind: gemeinsame Interessen erkennen, sich zum Einsatz von Pflegemaßnahmen austauschen, Impulse für die Entscheidungs- und Umsetzungsebene geben.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Eine Veranstaltung pro Jahr stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_01		
Nr.: *LB_Baum_04* **Nr. aus 2021**	**Brennholzeinschlag im Stadtwald weiter reduzieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen und Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Für 2023 und 2024 lag der Anteil von Energieholz bei 14 bis 16 Prozent. Eine Überprüfung der Zahlen der genannten Aktivität ist notwendig, um die Abweichung zur prüfen. 5 % hält der Bereich Stadtwald aktuell für unrealistisch.		
Beschreibung	Im Lübecker Wald ist der Zuwachs an Holz bereits heute deutlich größer als die Holzernte. Das beinhaltet auch, dass Bäume erst im hohen Alter mit großen Durchmessern gefällt werden (Zielstärke: Eiche > 80 cm Ø, Buche > 75 cm Ø). Sind die Bäume Teil einer Habitatstruktur, entfällt das Fällen komplett. Die Holzernte wurde in der Vergangenheit deutlich reduziert und wird aktuell zu acht Prozent als Brennholz (kurzlebig) vermarktet. Für die Zukunft wird der Brennholzverkauf nochmals reduziert (Ziel sind fünf Prozent). Die Holzernte dient dann überwiegend der Bauholz- und Schnittholzproduktion zur langfristigen Kohlenstoffbindung. Dieses wird anteilig in einer eigenen, neu entstehenden Holzhofwerkstatt verarbeitet und regional vermarktet.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Verhältnis von kurz- zu langfristigen Produkten auf 5 zu 95 gesunken		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_07* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Flächen für die Wiederbewaldung erwerben**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächen kaufen, Pachtverträge kündigen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die im Stadtgut Niendorf genehmigten Flächen sind bereits zur Hälfte aufgeforstet, die zweite Hälfte erfolgt dieses Jahr. Flächenumfang ca. 35 ha. Weitere Flächen stehen nicht zur Verfügung.		
Beschreibung	Der Landschaftsplan ist in Verbindung mit dem Flächennutzungsplan ein strategisches Instrument zur Auswahl von Flächen für die Wiederbewaldung. Degradierte, humusarme Ackerböden oder versiegelte Flächen sind besonders geeignet, da sie nicht landwirtschaftlich nutzbare Flächen einschränken. Die Stadt kauft geeignete Flächen auf und verlängert die bestehenden Pachtverträge nicht mehr. Auch der Flächentausch ist ein zielführendes Mittel. Die Flächenkonkurrenz ist sehr groß, sodass in den letzten Jahren nur wenig geeignete Flächen gefunden wurden. Aktuell werden Teile des Stadtguts Niendorf für eine Wiederbewaldung vorgesehen. Dies macht insgesamt 45 Hektar aus. Weitere acht Hektar sind bereits an anderer Stelle realisiert.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	100 Hektar Waldfläche identifiziert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_08* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Neue Waldflächen anlegen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept realisieren	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die im Stadtgut Niendorf genehmigten Flächen sind bereits zur Hälfte aufgeforstet, die zweite Hälfte erfolgt dieses Jahr. Flächenumfang ca. 35 ha. Weitere Flächen stehen nicht zur Verfügung.		
Beschreibung	Für die Wiederbewaldung gibt es ein Konzept, welches die Realisierung einer natürlichen Waldvegetation garantiert. Pionierbaumarten werden sich zu Beginn von selber ansiedeln. Dazu gehören beispielsweise Birken oder Weiden. Eiche, Esche, Ahorn, Wildobst, Linde und Ulme werden gepflanzt bzw. gesät. Um den Boden aufzulockern, unerwünschte Konkurrenz fernzuhalten und Pflegekosten zu reduzieren, wird Getreide zwischengesät. Im weiteren Verlauf wird die natürliche Sukzession gefördert.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	100 Hektar neue Waldfläche angelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_07		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *LB_Baum_02* **Nr. aus 2021**	**Kohlenstoff-Monitoring fest installieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Datenbank aufbauen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die 4. Waldinventur des Stadtwaldes ist abgeschlossen. Eine Weiterentwicklung zum Kohlenstoffmonitoring wird geprüft.		
Beschreibung	Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft führt genauso wie der Stadtwald Lübeck regelmäßig Waldinventuren durch, um den Zustand des Waldes und die Veränderungen zu erfassen. Die detaillierteren Daten des Stadtwaldes Lübeck werden verfeinert verarbeitet und die Ergebnisse unter anderem als lokales Kohlenstoff-Monitoring verwendet werden. Dieses wird öffentlichkeitswirksam und anschaulich präsentiert. Ziel ist, die wichtige Rolle des Waldes für den Klimaschutz bekannt zu machen, um der naturnahen Waldnutzung den Rücken zu stärken.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Vierte Waldinventur ausgewertet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	Treibhausgasbilanz der HL		

Annulliert

Nr.: *LB_Baum_05* **Nr. aus 2021:** *3.4*	**Moorböden im Stadtwald wiedervernässen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Zurückbauen, renaturieren	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (3.820)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Große Teile der Moorböden im Wald sind bereits wiedervernässt. Es gibt keine sichere Flächenanalyse wieviel Flächen noch offen sind. Potentielle Waldmoore befinden sich noch auf Stiftungsflächen und können nicht vernässt werden.		
Beschreibung	670 Hektar der Lübecker Wälder stehen auf Moorböden, die sich in der Vergangenheit weitgehend in entwässertem Zustand befanden. 1992 waren lediglich 45 Hektar als naturnah eingestuft. In den letzten 30 Jahren wurden 280 Hektar dieser Moorböden wiedervernässt, also naturnah gestaltet. Auf der gesamten Waldfläche wurde die Entwässerung bereits zurückgebaut. Ziel ist die Wiedervernässung aller Moorböden im Wald. Der städtische Haushalt finanziert fällig werdende Entschädigungen für angrenzende Flächeneigentümer:innen und wirbt Fördermittel ein, sowohl öffentliche als auch Stiftungsgelder.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Gesamt 400 Hektar bis 2025 wiedervernässt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_05		

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *LB_Baum_01* **Nr. aus 2021**	**Lernort für den Wert von Wäldern schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Lübecker Stadtwald stellt für viele Bürger:innen eine wertvolle Erholungsquelle dar. Um die ökologisch wertvollen Wälder zu schützen und vor Eingriffen zu bewahren, ist das Wissen um den Wert der Wälder grundlegend. Die Scheune auf dem Holzhof Wesloe wird in einen externen Lernort für Waldpädagogik umgestaltet. Organisatorisch wird dies mit dem sich in Entwicklung befindenden Umweltbildungszentrum (derzeit noch Museum für Natur und Umwelt) verknüpft. Der Lernort arbeitet aber eigenständig.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Externer Lernort ist eingerichtet; externer Lernort ist Teil des Konzeptes für das Umweltbildungszentrum geworden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	VO/2021/10699 Beschluss Neukonzeption des Museums für Natur und Umwelt		
Nr.: *LB_Baum_10* **Nr. aus 2021**	**Neuwaldbildung auf privaten Flächen fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kriterien entwickeln	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Landschaftsplan ist in Verbindung mit dem Flächennutzungsplan ein strategisches Instrument, um Flächen auszuwählen und neuen Wald zu bilden. Private Besitzer:innen, die geeignete Flächen für eine Bewaldung besitzen und diese nicht der Stadt übereignen wollen, werden unter Einhaltung eines strengen Kriterienkataloges finanziell dabei unterstützt, Waldflächen anzulegen. Dafür wird ein Kriterienkatalog erstellt. Dieser muss eine nachhaltige Bewirtschaftung nach Vorbild des Lübecker Konzeptes enthalten.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Landschaftsplan ist fertiggestellt; Förderkriterien sind entwickelt; Fördermittel für eine erste umgesetzte Fläche sind ausgezahlt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_08		

Nummer	**Thema**		
LB_Baum_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wälder & Stadtbäume aufwerten**		
Maßnahmentitel	**Stadtbäume erhalten und pflanzen**		
Ziel	Im Siedlungsgebiet sollen vorhandene Bäume auf öffentlichen und privaten Flächen geschützt und neue Bäume gepflanzt werden. Diese Bäume haben dann gute Standortbedingungen, werden optimal gepflegt und sind deshalb vital. Insbesondere in stark versiegelten Lagen wie Straßen sollen sie ausreichend Raum erhalten. Der dadurch geschaffene Mehrwert für Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz und Biodiversität wird wertgeschätzt und soll als Ökosystemleistung monetär bewertet werden.		
Ausgangslage	Auf der Lübecker Siedlungsfläche befindet sich eine große Anzahl an Bäumen: Neben circa 100.000 Bäumen, die von Stadtgrün und Verkehr auf öffentlichen Flächen (Straßen, Parks, Friedhöfe, Kitas und Schulen) verwaltet werden, stehen vermutlich noch einmal deutlich mehr auf städtischen und privaten Wohn- und Gewerbegrundstücken, auf Parkplätzen, in Kleingärten und auf anderen genutzten Flächen. Stadtbäume haben es mit erschwerten Lebensbedingungen zu tun: Verdichtete Böden, versiegelte Flächen, unzureichender Wurzelraum, aber auch Verletzungen der Wurzeln durch Bauarbeiten machen ihnen zu schaffen, genauso wie Verletzungen des Stamms durch Anfahren. Für die Straßenbäume stellt die Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen eine besondere Herausforderung dar. Hinzu kommen die zunehmende Sommerhitze und Trockenperioden, Stürme und andere Faktoren, die die Bäume schädigen können.		
Strategie	Pflege und Pflanzen von Bäumen im Siedlungsgebiet soll eine hohe Priorität bei der Abwägung mit anderen Belangen erhalten. Dafür werden durch neue Standards und überarbeitete Satzungen regulatorische Grundlagen geschaffen. Begleitend sind Kontrollen zur Einhaltung dieser Vorgaben. Für private Flächen im Bestand soll es Hilfestellung für das Pflanzen neuer Bäume geben. Der Mehrwert von Stadtgrün für Lübeck wird häufig unterschätzt. Die monetäre Bewertung der Ökosystemleistungen von Stadtbäumen soll Aufklärung leisten.		
	<u>Stärken</u> große Akzeptanz in der Bevölkerung; im deutschen Vergleich relativ moderates Klima (Wasserverfügbarkeit & Temperatur)	<u>Chancen</u> Mehrwert des Stadtgrüns kommunizieren; Widerstandskraft gegenüber Klimawandelfolgen erhöhen	
	<u>Schwächen</u> teilweise enge Straßenräume; teilweise Einschränkungen durch UNESCO-Weltkulturerbe	<u>Risiken</u> Schädigung durch Klimawandelfolgen; Flächenkonkurrenz mit Umweltverbund im Straßenraum	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Einzubindende Gruppen	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.3 Wasser, Boden, Abfall; 3.700 Entsorgungsbetriebe; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; 5.660.6 Urbane Mobilitätsprojekte; Stadtwerke Lübeck; Umweltverbände		
Zielgruppe	Einwohner:innen, Grundstücksbesitzer:innen, Mitarbeiter:innen von der Stadt und von Lübecker Firmen und andere Institutionen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Um eine Tonne CO_2 pro Jahr zu binden, werden circa 80 Stadtbäume benötigt. Junge Bäume speichern dabei deutlich weniger als ein Baum in zunehmendem Alter.		
Erfolgsindikatoren	Neuzugänge und Abgänge im Baumkataster dargestellt (jeweils differenziert nach den Kategorien Straßenbegleitgrün, Friedhöfe, Schulen, Sportplätze etc.)		
Zusätzlicher Nutzen	Höhere Luftqualität, Schattenspende, Wasserhaushalt, Biodiversität, Anpassung an Klimawandel und Stadtklima, besseres Wohlbefinden, höhere Lebensqualität, ansprechenderes Stadtbild		

Hinweise & Sonstiges	Die Maßnahme hat eine enge Verbindung zum Klimaanpassungskonzept, dem Grünflächenentwicklungskonzept und der Landschaftsplanung insgesamt

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *LB_Baum_14* **Nr. aus 2021:** *3.3*	**Straßenbäume schützen und neu pflanzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Regularien vorgeben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Laufender Prozess, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.		
Beschreibung	Bei allen Straßenbaumaßnahmen gilt dem Baumerhalt besondere Priorität. Diese Aufgabe bedarf der gründlichen Planung, Absprache mit anderen Behörden und der baumbiologischen Begleitung. Ansatzpunkte sind: - Wurzelbereiche entsiegeln und Flächen vergrößern, lockern und wirksam vor Befahren schützen sowie Schäden am Stamm durch Anfahren vermeiden; - Niederschlagswasser verstärkt in die Wurzelräume leiten; - Streusalzeintrag vermeiden; - Erhöhen der Wasseraufnahme im Bodenraum für trockene Perioden; - Leitungen im Straßenraum bündeln, um mehr Baumstandorte zu ermöglichen; - Trassenbündelung und Baumschutz-Standards in Konzessionsverträge aufnehmen; - in bestehenden Alleen in den nächsten zwei Jahren systematisch Lücken schließen und auf durchgehende Schutzmaßnahmen hin überplanen.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Kriterien mit allen Behörden abgestimmt; Pflegemaßnahmen durchgeführt; 100 Bäume gepflanzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_18* **Nr. aus 2021**	**Schulung zum Erhalt von Straßenbäumen durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Schulung anbieten	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Laufender Prozess. In 2025 Tagesseminar Hanse-Baum-Forum.		
Beschreibung	Der Erhalt von Straßenbäumen ist eine große Herausforderung für alle Mitarbeitende aus Verwaltung, Planungsbüros und Betrieben, die den Straßenraum umgestalten. Ursache sind die vielen, sich teilweise widersprechenden Anforderung an den begrenzten Straßenraum für die verschiedenen Nutzungen und Gewerke. Planungsschritte mit allen Beteiligten abzustimmen, ist dabei eine unerlässliche Grundvoraussetzung. Deshalb wird es jährlich mit dem Hanse-Bauforum eine querschnittsorientierte Schulung für alle Akteur:innen geben, die Möglichkeiten und Grenzen des Straßenbaumschutzes und der richtigen Pflege aufzeigt. Best Practice Beispiele anderer Städte werden integriert.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		

Meilensteine	Jährliche Schulung stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_19* **Nr. aus 2021**	**Handlungsempfehlung zum Schutz von Alleen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Standard setzen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Laufender Prozess, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.		
Beschreibung	Das Institut für Baumpflege aus Hamburg hat eine Handlungsempfehlung für die Pflege der Linden an der Untertrave und in der Eschenburgstraße erstellt. Dabei handelt es sich um Bäume mit schwierigen Standortbedingungen. Diese Handlungsempfehlung ist auf andere Problemstandorte in der Hansestadt Lübeck übertragbar und kann für eine dauerhafte Verbesserung der Standortbedingungen von Straßenbäumen sorgen. Mögliche Lösungen stellen unter anderem Wurzelbrücken und wasserführende Trag- und Deckschichten dar. Die Empfehlungen werden stadtweit umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Anzahl der Bäume, nach neuem Standard gepflegt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_20* **Nr. aus 2021**	**Baumschutzsatzung verbessern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Ordnungsrecht verbessern	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Änderungen in Satzung vorgenommen. Prüfung durch Rechtsreferendarin erfolgt.		
Beschreibung	Lübeck hat als rechtliches Instrument eine Baumschutzsatzung, um für Grundstückseigentümer:innen zu regeln, welche Bäume besonders geschützt sind. Neben festgelegten Schutzkriterien ist sie auch Grundlage für Ersatzpflanzungen, wenn eine Fällung unvermeidbar ist (z. B. im Rahmen der Verkehrssicherung oder von zulässiger Bebauung). Die Lübecker Baumschutzsatzung ist 15 Jahre alt und schützt nur einen sehr kleinen Anteil des Baumbestandes. Die Verwaltung überarbeitet die Satzung, um den Baumerhalt und die Ersatzpflanzung bei nicht zu erhaltenden Bäumen zu verbessern. Die Ersatzpflanzungen werden transparent bewertet anhand der sogenannten Koch-Berechnung. Für baumarme Stadtteile werden strenge ortsnahe Kriterien für Ersatzpflanzungen formuliert.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Baumschutzsatzung aktualisiert; aktualisierte Baumschutzsatzung beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_15* **Nr. aus 2021**	**Straßen klimafreundlich und wassersensibel entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Bereich Stadtgrün und Verkehr sucht neue Bearbeiterin		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung beteiligt sich mit den Straßen Ost- und Westpreußenring in Kücknitz am Forschungsprojekt „BlueGreenStreets“. Dieses hat zum Ziel, Straßenräume wassersensibel und klimaangepasst zu entwickeln. Die Bäume spielen dabei folgende Rolle: Sie nehmen über die Wurzeln das versickerte Regenwasser auf, entlasten so das Entwässerungssystem und tragen über die entstehende Verdunstungskühle zu einem verbesserten Mikroklima vor Ort bei. Weiteres Ziel ist das sommerliche Verschatten des Straßenraums zur Hitzevorsorge. Bei erfolgreichem Projektverlauf soll die wassersensible Straßenraumgestaltung zum Standard werden. Die Aktivität wird im Rahmen des Klimaanpassungskonzeptes umgesetzt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Anwohner:innen beteiligt; Entwurf erstellt; Anwohner:innen erneut beteiligt; Genehmigungsplanung erstellt; Planung umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_17* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für private Flächen (auch kleine Gewerbebetriebe) aufsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Förderprogramm erstellen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wird abhängig von personeller und finanzieller Ressourcen umgesetzt.		
Beschreibung	Im Zuge einer Kampagne im Herbst 2021 wurden Baumpflanzungen in Lübecker Privatgärten mit bis zu 150 Euro pro Baum bezuschusst. Förderfähig waren Neuanpflanzungen von hochstämmigen heimischen Laub- und Obstbäumen auf privaten Grundstücken im Lübecker Stadtgebiet. Antragsberechtigt waren Grundstückseigentümer:innen sowie Mieter:innen mit Zustimmung der Eigentümer:innen. Nicht förderfähig waren Pflanzungen, die aufgrund vertraglicher oder gesetzlicher Regelungen verpflichtend sind. Das Programm war sehr erfolgreich: Bisher wurden mehr als 300 Bäume gefördert. Das Programm wird –eventuell mit wechselnden Schwerpunkten – weitergeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Förderprogramm aufgesetzt; Förderprogramm durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: 50.000 Euro/Jahr	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *LB_Baum_16* **Nr. aus 2021**	**Städtebauliche Standards entwickeln und anwenden**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Planungsrecht ändern	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (Bürgerschaft)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Annulliert aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2023/11957_01-04-01		
Beschreibung	Bei der Lübecker Bauleitplanung für Wohn- und Gewerbegebiete gilt aktuell die Vorgabe, in Neubaugebieten pro 6 Stellplätze mindestens einen Baum zu pflanzen. Diese Vorgabe wird verschärft: pro 5 Stellplätze einen Baum. Darüber hinaus werden weitere Standards für die Ausgestaltung von Grünflächen und Grünanlagen entwickelt, die der Bürgerschaft oder dem Bauausschuss zum Beschluss vorgelegt werden, z. B. im Rahmen des Grünflächenentwicklungskonzeptes durch Stadtgrün und Verkehr. Das schafft einen klaren und verbindlichen Rahmen für Planende, Bauwillige und die Verwaltung. Die Aktivität wird im Rahmen des Klimaanpassungskonzeptes umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Standards Parkplätze entwickelt; Standards Schulhöfe entwickelt; Standards öffentliche Plätze etc. entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024 – 2030)

Nr.: *LB_Baum_11* **Nr. aus 2021**	**Kontrollen zur Einhaltung von Pflanzvorgaben durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Überwachen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ein großer Teil der Auflagen zum Erhalt bzw. zur Pflanzung von Bäumen wird aufgrund fehlender Kontrollen nicht umgesetzt. Das gilt für Ausgleichsmaßnahmen, Bauleitplanung und regulatorische Vorgaben für Bestandsbäume. Deshalb wird ein Verfahren zur regelmäßigen Kontrolle aller Vorgaben definiert, bei dem auch Luftbilder und andere digitale Daten ausgewertet werden. Die untere Naturschutzbehörde bearbeitet diese Aktivität fachlich. Die ordnungsrechtliche Umsetzung gegenüber Privateigentümer:innen muss unter Beteiligung der Bauordnung erfolgen, gegenüber Investor:innen (B-Plan-		

	Verfahren) ist die Abteilung städtebauliche Projekte/Bauleitplanung umsetzende Behörde. Bauwillige erhalten zukünftig bereits mit der Baugenehmigung ein Merkblatt mit Hinweisen zu Pflanzung, Pflege und möglichen Folgen (Sanktionen) bei Nichtbeachtung der Vorgaben.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; (5.610.2 Bauleitplanung)		
Meilensteine	Aufgaben beschrieben; Merkblatt für Bauwillige erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_12		
Nr.: *LB_Baum_12* **Nr. aus 2021**	**Ökosystemleistung von Straßenbäumen vermitteln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Info-Kampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Wert von Stadtbäumen für Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz und Biodiversität wird anhand wissenschaftlicher Erkenntnisse qualitativ und ökonomisch bewertet. Dabei wird nach verschiedenen Standorten wie Straße, Garten, stark versiegeltes Quartier etc. differenziert. Die Ergebnisse werden publiziert und begleitend zur Kontrolle von Pflanzvorgaben eingesetzt, um Verständnis für regulatorische Maßnahmen zu erhalten.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Inhalt erarbeitet; Infomaterial erstellt; Kampagne umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_11		
Nr.: *LB_Baum_13* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Potential-Kataster für neue Baumstandorte erstellen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung erstellt ein „Baumpflanzflächen-Potential-Kataster“ für den Siedlungsbereich, in dem alle geeigneten öffentlichen Flächen für neue und ergänzende Pflanzungen erfasst werden. Grundlage ist ein fachübergreifender Kriterienkatalog, der die Flächeneignung definiert. Das Kataster dient als Grundlage für gezielte Anpflanz-Aktionen und Ausgleichspflanzungen für Pflichtige. Die Stadtverwaltung prüft, ob Patenschaften für die Bewässerung der Bäume angeboten werden können.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Kriterienkatalog für „Eignung“ definiert; Potentialkataster erstellt; Potentialkataster beworben		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_21* **Nr. aus 2021**	**Info-Kampagnen gemeinsam mit Gärtnereien und Baumärkten durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In Zusammenarbeit mit lokalen Gärtnereien und Baumärkten wird eine Marketingaktion für Bürger:innen durchgeführt: Die Vorteile standortangepasster Gehölze werden beworben und günstige Angebote unterbreitet. Ziel ist, den Baumanteil auf privaten Flächen zu erhöhen. Es können verschiedene räumliche Schwerpunkte (wie Gewerbegrundstücke, Kleingärten, Wohneigentümer:innengemeinschaften) oder Artenschwerpunkte (Obstbaum, Schattenspender, Klimabaum) gesetzt werden. Dazu werden Info-Blätter entwickelt und auf Wunsch individuelle Beratungen angeboten. Die Beratung schließt das Themenfeld Klimaanpassung mit ein.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_22* **Nr. aus 2021:** *3.3*	**Alte Bäume besser schützen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Ordnungsrecht verbessern	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Lübeck besitzt einen reichen Bestand besonders alter und starker Bäume. Nur circa 200 dieser Bäume sind als Naturdenkmale ausgewiesen und damit besonders geschützt. Die Lübecker Naturdenkmalverordnung wird überarbeitet, um den strengen Schutz weiterer besonders alter und herausragender Bäume im Stadtgebiet zu erreichen. Geschützt werden sollen auch Baumgruppen und Parkbäume.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_23* **Nr. aus 2021**	**Interkommunalen Austausch intensivieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Austausch zwischen Städten bringt neue Erfahrungen in die Verwaltung: Die deutsche Gartenamtsleiterkonferenz ist beispielsweise ein Zusammenschluss der kommunalen Grünflächenverwaltungen, der den deutschen Städtetag unterstützt. Es gibt viele Arbeitsgruppen und mannigfache Klimaschutzinitiativen. Auch die kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) bietet Konzepte und Lösungen für die Entwicklung von Stadtgrün. Die Mitarbeitenden der Lübecker Verwaltung werden aktiv an den verschiedenen Formaten teilnehmen.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_24* **Nr. aus 2021**	**Kleingartensatzung überarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Planen, Regularien überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Das Bundeskleingartengesetz und weitere regulatorische Vorgaben beschränken die Anpflanzung von großen Bäumen in Kleingärten, da Nahrungsmittel gewinnen im Vordergrund steht. Um das Potential von Kleingärtenflächen für Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu erschließen, wird die lokale Satzung überarbeitet. Ein möglicher Ansatzpunkt dabei ist, Teilflächen aus der gärtnerischen Nutzung zu nehmen und für die Ziele des Klimaschutzes umzugestalten: Möglich ist an Vereine und Verbände zu verpachten, um die Anlage von kleinen Gehölzen in sogenannten Waldgärten zu ermöglichen. Weiterhin soll erreicht werden, dass große Bäume erhalten werden können. Ergänzend ist es sinnvoll, freiwerdende Parzellen als öffentliche Erholungsflächen zu nutzen, z. B. entlang von Spazierwegen oder am Ufer von Trave und Wakenitz.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer LB_Boden_1	**Thema** ☐ Energie & Bau ☒ Landnutzung & Boden ☐ Mobilität ☐ Wirtschaft ☐ Ressourcenschutz ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Digitalisierung ☒ Umweltbildung ☐ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Emissionen aus Böden vermeiden**	
Maßnahmentitel	**Moorböden bewahren, vernässen oder angepasst nutzen**	
Ziel	Die Lübecker Moore sollen geschützt und aktuell entwässerte Moorböden wiedervernässt werden. Moorböden, die als Acker oder Grünland in landwirtschaftlicher Nutzung stehen, sollen angepasst genutzt werden: Den optimalen Wasserstand einzustellen ist dabei die Kernaufgabe. Für alle Bodenarbeiten auf städtischen Flächen sind torffreie Erden zu verwenden. Auch im Garten- und Landschaftsbau sind dann Torfprodukte tabu, genauso wie bei privaten Anwendungen.	
Ausgangslage	Etwa drei Viertel der Moorböden Deutschlands liegen in Norddeutschland, weshalb der Moorschutz hier besonders wichtig ist. Auf gut acht Prozent der Stadtfläche Lübecks sind Moorböden vorhanden, die meisten befinden sich nicht im natürlichen Zustand. Beispiele für entwässerte Kernmoore in Lübeck sind das Krummesser Moor, Pöppendorfer Moor, Wesloer Moor, Kuhbrooks Moor, Teufelsmoor und Waldhusener Moor. Weiterhin begleiten Moorböden Abschnitte der Wakenitz und Trave als Niederung. Viele weitere entwässerte Moorböden werden landwirtschaftlich genutzt.	
Strategie	Gemeinsam mit der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein sollen Moorflächen – wenn möglich – aufgekauft und renaturiert werden. Bei verpachteten, landwirtschaftlich genutzten Böden wird eine angepasste Nutzung über eine Veränderung der Pachtverträge unterstützt. Mithilfe von Fördermitteln sollen die Aktivitäten ermöglicht werden: Das Land Schleswig-Holstein hat dafür das Förderprogramm „Biologischer Klimaschutz“ aufgesetzt. Um den Einsatz von Torf bei der Bodenbearbeitung zu verringern und damit Moorböden zu bewahren, wird Aufklärung betrieben.	
	<u>Stärken</u> finanzielle Förderung der Landesregierung; Stiftung Naturschutz als Partnerin	<u>Chancen</u> angepasste Nutzungen mithilfe von Fördermitteln entwickeln; Resilienz gegenüber Klimawandel erhöhen
	<u>Schwächen</u> viele Moorböden in nicht angepasster Nutzung; arbeits- und zeitintensive Umsetzung	<u>Risiken</u> sensibles Ökosystem; Langfristigkeit benötigt Kontinuität
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen: Vergabewesen; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 4.041.7 Museum für Natur und Umwelt	
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.03 Abteilung Wasser, Boden, Abfall; 3.820 Stadtwald; 5.619 Lübeck Port Authority; Stiftung Naturschutz; Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume; Umweltverbände	
Zielgruppe	Pächter:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen, städtische Gesellschaften, TH Lübeck	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Entwässerte Moorböden emittieren bis zu 20 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr. Durch angepasste vernässte Bewirtschaftung kann unter optimalen Bedingungen langfristig eine Senke für Treibhausgase von bis zu -5 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr entstehen. Durch den Verzicht auf torfhaltige Erden kann in Torfabbaugebieten (außerhalb Lübecks) bis zu 122 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr verhindert werden.	
Erfolgsindikatoren		
Zusätzlicher Nutzen	Positive Effekte für Klimaanpassung, Wasserhaushalt, Gewässerschutz, Naturschutz, Biodiversität, Kulturgeschichte	
Hinweise & Sonstiges	Die Maßnahme ist eng verbunden mit dem Klimaanpassungskonzept und der Landschaftsplanung.	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *LB_Boden_03* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Kernmoore erhalten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Es wurden knapp 14 ha Fläche mit größtenteils moorhaltigen Böden erworben und Maßnahmen zum Wasserstandsmanagement begonnen. Maßnahmen zur Wiedervernässung des Krummesser Moores wurden aufgrund der Trassenplanung überregionaler Infrastrukturprojekte vorerst zurückgestellt. Das Wasserstandsmonitoring wird unverändert fortgeführt. Stadtwald: Auf ca. der Hälfte der Moorfläche sind naturnahe Moorflächen vorhanden oder aber Renaturierung abgeschlossen. Planungsprozess läuft für zurzeit drei weitere Gebiete (eins im Stadtgebiet, zwei im LK Herzogtum Lauenburg), weitere Maßnahmen sind geplant.		
Beschreibung	Intakte Moore bieten wertvolle Lebensräume und erfüllen wichtige Funktionen für Klimaschutz und -anpassung, den Wasser- und Nährstoffhaushalt, den Arten- und Biotopschutz sowie die Erholung. Die Stadtverwaltung erhält alle Kernmoore im städtischen Eigentum und sorgt dafür, dass auf diesen Flächen keine Nutzungen zugelassen werden, die den Lebensraum Moor schädigen. Besitzer:innen von Flächen, die über vertragliche Regelungen mit der Stadt verbunden sind, werden einbezogen. Für Moorflächen im Privatbesitz werden alle gesetzlichen Möglichkeiten genutzt, die dem Erhalt dienen.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und Gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	gesunde Kernmoore in Hektar/a		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_04* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Niedermoorstandorte erwerben**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Flächen erwerben	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	In Abhängigkeit von Angebot und verfügbaren Haushaltsmitteln.		
Beschreibung	Entwässerte Moorböden, die sich kurz- und mittelfristig wiedervernässen lassen, werden identifiziert. Handelt es sich um verpachtete Flächen, wird der Pachtvertrag nicht verlängert. Privaten Eigentümer:innen wird ein Kaufangebot unterbreitet, wobei auch andere Flächen zum Tausch angeboten werden können. Dafür stellt die Verwaltung geeignete Flächen zusammen und löst sie ggf. aus langfristigen Pachtverträgen, um sie für den Flächentausch verfügbar zu halten. Stiftungen werden zur finanziellen Unterstützung für den Kauf gewonnen. Alternativ werden private Besitzer:innen von degradierten Moorböden durch kommunale Richtlinien und Anreize zur angepassten Nutzung ihrer Flächen motiviert bzw. verpflichtet, soweit die Gesetzgebung dieses zulässt.		

Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Flächen über thematischen Landschaftsplan „Anpassung an den Klimawandel“ identifiziert; Moorfläche in Hektar/Jahr neu erworben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_05* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Kern- und Niedermoorböden wiedervernässen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Machbarkeitsstudie beauftragen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Wiedervernässungsprojekt Krummesser Moor stockt aufgrund der Planung einer Stromtrasse mittels Erdkabel.		
Beschreibung	Um trockengefallene Moore in öffentlichem Besitz wiederzuvernässen, werden zuerst Machbarkeitsstudien beauftragt. Sie zeigen auf, wie sich Wasserstandsanhebungen auswirken. Handelt es sich um Ausgleichsflächen mit anderen Entwicklungszielen, muss ein Kompromiss gefunden werden. Ein Beispiel wäre die Extensivierung der Bewirtschaftung. Die schrittweise Wiedervernässung erfolgt dann durch den Rückbau bestehender Entwässerungssysteme und Drainagen sowie einer angepassten Anhebung des Wasserstandes. Begleitend wird ein Monitoring der Emissionen veranlasst.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie liegt vor; Rückbau Entwässerungssystem erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *LB_Boden_01* **Nr. aus 2021**	**Verbot zur Verwendung torfhaltiger Erden ausweiten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Dienstanweisung folgen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kann von 1.102.3 nur anlassbezogen erfolgen, im Rahmen von Ausschreibungen von Lieferleistungen über einem Auftragswert von 5.000,00 EUR. Für den abgefragten Zeitraum liegen keine Ausschreibungen im Bereich 1.102.3 vor, Die Ausschreibung von Bauleistungen erfolgt durch den FB 5..		
Beschreibung	Torfabbau hat eine extrem schlechte Klimabilanz: Durch Entwässern der Feuchtgebiete entweichen Treibhausgase, außerdem entfällt ein wertvoller Speicher für Kohlenstoff. Das verwaltungsinterne Verbot, torfhaltigen Boden zu verwenden, wird deshalb breit kommuniziert und auf alle Bodenarbeiten, die im Auftrag der Hansestadt Lübeck oder deren Beteiligungen durchgeführt werden, ausgeweitet. Das gilt auch für		

	Subunternehmen. Grundlage ist die Vergabeverordnung der Hansestadt Lübeck, die entsprechend ergänzt wird.
Verantwortliche/r	1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen: Vergabewesen; 3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Entwurf Standard liegt vor; Beschluss der Bürgerschaft liegt vor
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RE_Besch_04

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *LB_Boden_02* **Nr. aus 2021**	**Klimafreundliche Flächenbewirtschaftung fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel		
Instrument	Informieren und fördern Fördern		
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Auf Landes- und Bundesebene gibt es neue Förderprogramme für den biologischen Klimaschutz: Ein Schwerpunkt ist der Schutz und die Renaturierung von Moorböden. Die Stadt informiert offensiv über die aktuellen Fördermöglichkeiten und ergänzt diese durch kommunale Mittel. Nach bisherigen Erfahrungen sind die Förderbedingungen häufig nicht passgenau oder die Finanzmittel reichen nicht aus. Hier schließt die Verwaltung eine Lücke, damit Ökosystem-Leistungen im Sinne des Klimaschutzes unkompliziert honoriert werden können. Das schlanke und niederschwellige kommunale Förderprogramm dient dem Ausgleich von Ertragsminderungen durch die Änderung der Bewirtschaftungsform.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Kriterien entwickelt; Beschluss der Bürgerschaft liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 Sachkosten: 50.000 Euro Fördermittel: möglich		
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_01		
Nr.: *LB_Boden_06* **Nr. aus 2021**	**Bildungsmodul zur Bedeutung des Bodens am Beispiel Moorschutz entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: schlecht		
Instrument	Kampagne starten, Wissen vermitteln Aktivieren		
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Gemäß dem Motto „vom Wissen zum Handeln“ vermittelt das Museum für Natur und Umwelt die Bedeutung der Moore für den Klimaschutz. Zugrunde gelegt wird Basiswissen zur Kohlenstoffspeicherung im (Torf-)Boden und seine fortwährende Fixierung in einem intakten Moor. Die extrem negativen Auswirkungen des Torfabbaus werden dargestellt, verknüpft mit dem Einsatz torfhaltiger Produkte. Auch die positive Wirkung auf die CO_2-Bilanz durch Wiedervernässen und Renaturieren von geeigneten Flächen wird vermittelt. Darauf aufbauend zielt das Modul darauf ab, Bürger:innen den Moorschutz näher zu bringen. Mit ihren neu gewonnenen Kenntnissen akzeptieren und erachten sie die Zusammenhänge als wichtig und nutzen künftig torffreie Materialien wie Grüngutkompost, Rindenkompost, Holzfasern oder Kokosfasern. Das Bildungsmodul ist in das übergeordnete Bildungskonzept für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung eingebunden.		
Verantwortliche/r	4.041.7 Museum für Natur und Umwelt		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_07* **Nr. aus 2021**	**Paludikulturen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Pilotprojekt starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Paludikultur ist ein Verfahren zur nassen Bewirtschaftung von Mooren mit Torferhalt oder im Idealfall sogar Torfbildung. Verschiedene Verfahren befinden sich derzeit im Erprobungs- und Entwicklungszustand. Die Stadtverwaltung initiiert ein Pilotprojekt auf einer ackerbaulich genutzten Moorfläche und sucht dafür jeweils einen Partner/eine Partnerin aus Wissenschaft und Praxis. Für die Umsetzung werden Fördermittel akquiriert. Neben der nassen Bewirtschaftung – vom Einrichten der Flächen bis zur Ernte – wird auch die regionale Verwertung der erzeugten Biomasse einbezogen, etwa als Bau- und Dämmstoff der Zukunft oder als Verpackungsmaterial.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_08* **Nr. aus 2021**	**Gemeinsame Ökokonten mit dem Umland entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kooperation	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Für Eingriffe in Natur und Landschaft müssen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt oder Ausgleichszahlungen an die Naturschutzbehörde gezahlt werden. Um Ausgleichszahlungen für die effektivsten Maßnahmen im regionalen Moorschutz investieren zu können, sind Kooperationen über Gemeindegrenzen hinweg sinnvoll. Ökokonten werden deshalb gemeindeübergreifend auf Moorböden eingerichtet. Mit den Gemeinden aus dem Umland werden Gespräche zur gemeinsamen Umsetzung von Moorschutzvorhaben geführt.
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz
Meilensteine	Zu klären
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nummer	**Thema**		
LB_Boden_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Emissionen aus Böden vermeiden**		
Maßnahmentitel	**Altablagerungen belüften**		
Ziel	Ziel ist, sämtliche ungeordnete Altablagerungen außerhalb der Deponie Niemark, die überwiegend aus Haus- und Restmüll der 60er und 70er Jahre bestehen, zu sanieren und somit die Freisetzung von klimaschädlichem Methan zu unterbinden. Dies soll durch eine kontrollierte Belüftung (Aerobisierung) erfolgen, so dass anschließend die Flächen höherwertig genutzt werden können.		
Ausgangslage	In Lübeck gibt es über hundert kleinräumige Altablagerungen, die häufig einen hohen Anteil organischer Abfälle enthalten. Insgesamt handelt es sich um etwa 250 Hektar Fläche, deren Lage bekannt ist. Wenn sich die organischen Anteile zersetzen, bildet sich unter Luftabschluss Methan, ein besonders schädliches Treibhausgas. In Anwesenheit von Sauerstoff würde der im Abfall organisch gebundene Kohlenstoff zu CO_2 oxidieren, anstatt anaerob zu Methan zu vergären, und wäre damit weniger schädlich.		
Strategie	Da in Altablagerungen in der Regel Sauerstoffarmut herrscht, kann der oben beschriebenen Methanbildung entgegengewirkt werden, indem kontrolliert Luft eingebracht wird. Nach einer gutachterlichen Abschätzung des Potentials zur Methanbildung an den verschiedenen Standorten soll nach und nach mit der Aerobisierung der Altablagerungen in Lübeck begonnen werden. Fördermittel des Bundes stehen zur Verfügung.		
	<u>Stärken</u> Bund bietet Fördermittel; Fachbüros vor Ort	<u>Chancen</u> Erkenntnisgewinn zur Zusammensetzung der Altablagerungen; Anstoß zu weitergehenden Sanierungen	
	<u>Schwächen</u> Informationen über abgelagerte Stoffe nicht vollständig; Gemisch von unterschiedlichsten Stoffen ist kompliziert zu handeln	<u>Risiken</u> Nebenwirkungen können nicht ausgeschlossen werden; Verfahren ist störanfällig	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Einzubindende Gruppen	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; KWL; TH Lübeck; Haus & Grund		
Zielgruppe	Grundstücksbesitzer:innen, Mitarbeiter:innen von Eigenbetrieben und städtischen Gesellschaften		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	In den ersten Jahren liegt das Minderungspotential rechnerisch bei etwa 10.000 Tonnen CO_{2eq} jährlich und nimmt bis 2040 um gut die Hälfte ab. Real wird die Wirkung höher sein, weil Methan bei einer kurzfristigen Betrachtungszeit von 20 Jahren deutlich stärker wirkt, als rechnerisch berücksichtigt wird (rechnerischer Betrachtungshorizont sind 100 Jahre).		
Erfolgsindikatoren	Anzahl Potentialstudien; Anzahl aerobisierter Altablagerungen; vermindertes Methanbildungspotential (Tonnen CO_{2eq})		
Zusätzlicher Nutzen	Nach abgeschlossener Belüftung entfällt die Brand- und Explosionsgefahr durch das Methan. Zudem kommen die Setzungen (chemische Prozesse) der Altablagerung zum Erliegen.		
Hinweise & Sonstiges	k.A.		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *LB_Boden_09* **Nr. aus 2021**	**Potentialstudien zur Methanvermeidung erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Potentialstudie wurde mit negativem Ergebnis abgeschlossen.		
Beschreibung	Mittels einer Potentialstudie kann das sogenannte Methanbildungspotential einer Altablagerung analysiert und Maßnahmen für eine erfolgreiche Aerobisierung erarbeitet werden. Die Stadtverwaltung beauftragt sukzessive Potentialstudien für bedeutsame Altablagerungen, wenn sie in städtischem Besitz sind. Eine Übersicht über emissionsrelevante Standorte liegt vor. Potentialstudien sind förderfähig. Die benötigten Ressourcen zur Kofinanzierung der förderfähigen Maßnahmen werden im Haushalt bereitgestellt. Weitere Förderrichtlinien für den Bodenschutz werden aktuell erlassen und sollen ebenfalls berücksichtigt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Fördermittelanträge erfolgreich eingereicht; Aufträge erteilt; Potentialstudien erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: 90.000 Euro	Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_10		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Nr.: *LB_Boden_10* **Nr. aus 2021**	**Verfahren wie Aerobisierungen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Sanierungsmaßnahme umsetzen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ Abgeschlossen	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☒ **Annulliert (3.390.3)**	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Potentialstudie wurde mit negativem Ergebnis abgeschlossen.		
Beschreibung	Zeigt eine Potentialstudie, dass die Aerobisierung (Belüftung) der Altablagerung ein Treibhausgas-Minderungspotential von mindestens 50 Prozent gegenüber dem Ist-Zustand aufweist, werden die in der Studie erarbeiteten Maßnahmen umgesetzt. Die dafür benötigten Ressourcen stehen im Haushalt bereit. Weitere Projekte für den Klimaschutz aus anderen Fördertöpfen sollen ebenfalls bearbeitet werden.		

Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden
Meilensteine	Fördermittelanträge eingereicht und bewilligt; Aufträge erteilt; Aerobisierungen durchgeführt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet) Sachkosten: zu klären Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_09

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *LB_Boden_11* **Nr. aus 2021**	**Sanierungskonzepte nach Klimawirksamkeit bewerten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel		
Instrument	Maßnahmen umsetzen Investieren		
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Wenn die Stadt oder die KWL Sanierungskonzepte für Altablagerungen beauftragt, wird ab sofort die Aerobisierung als Variante standardmäßig mituntersucht. Im Rahmen der Sanierungsuntersuchung eines Teilabschnitts der Altablagerung Lohmühle wurde dieses Vorgehen ein erstes Mal gewählt. Sobald Umweltkosten bei der Auftragsvergabe berücksichtigt werden dürfen, erhält die Variante mit Aerobisierung eine deutlich höhere Priorität.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	X Sanierungskonzepte mit Variantenvergleich beauftragt; X Aerobisierungen erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: zu klären Fördermittel: keine		
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_12* **Nr. aus 2021**	**Mit Flächeneigentümer:innen kooperieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel		
Instrument	Beratung anbieten, kooperieren Aktivieren		
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Für städtische Flächen gibt es attraktive Förderungen für Bodensanierung. Einige Altablagerungen liegen jedoch in privater Hand, wobei die Stadt als Vorbesitzerin Verbindlichkeiten hat. In diesen Fällen nimmt die Stadtverwaltung Kontakt zu den Eigentümer:innen auf, informiert über die Thematik und verhandelt mit den Fördermittelgebenden über die Förderfähigkeit der Sanierung. Ziel ist eine Kooperationsvereinbarung.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Flächen identifiziert; X Kooperationsvereinbarungen erzielt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_09; LB_Boden_10		
Nr.: *LB_Boden_13* **Nr. aus 2021**	**Brachflächen zur Ermöglichung einer grünen Folgenutzung sanieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt beginnen, sanieren	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Das Landesprogramm SH zum Schutz der Böden und nachhaltigen Flächenmanagement sieht vor, das Inanspruchnehmen und Versiegeln von Flächen zu begrenzen und in den nächsten Jahren die durch Altlasten bedingten Gefahren verstärkt zu beseitigen. Hierdurch werden Grundstücke durch Entsiegeln und/oder Sanieren wieder nutzbar gemacht und in den Flächenkreislauf aufgenommen. Für die Sanierung der Altlasten in Verbindung mit einer grünen Folgenutzung – z.B. als Park oder Streuobstwiese – werden künftig zusätzliche Landes- und EU-Mittel bereitgestellt. Die Bodenschutzbehörde berücksichtigt bei der Priorisierung der Sanierungsprojekte zukünftig das Potential der Flächen für eine mögliche Folgenutzung.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz: 3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
LB_LaWi_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Kohlenstoff im Boden speichern**		
Ziel	Die Landwirtschaft in Lübeck soll verstärkt Erhalt und Aufbau von organischem Material im Boden im Fokus haben. Als Folge wird Humus aufgebaut, was den Boden langfristig zu einer Senke von Kohlendioxid werden lässt. Darüber hinaus sollen die Emissionen der Treibhausgase Lachgas (verursacht hauptsächlich durch Stickstoffdüngung) und Methan (verursacht hauptsächlich durch Rinderhaltung) deutlich reduziert werden.		
Ausgangslage	Fast ein Drittel der Lübecker Stadtfläche ist landwirtschaftliche Fläche. In aktiver Nutzung befinden sich gut 25 Prozent der Stadtfläche, dies sind circa 5.500 Hektar. Etwa 40 Landwirte und Landwirtinnen bewirtschaften als Pächter:innen der Stadt Lübeck knapp 1.000 Hektar Land. Somit ist der Einfluss der Stadtverwaltung auf etwa ein Sechstel der bewirtschafteten Fläche direkt gegeben. Der Großteil davon ist Ackerfläche (circa 4.000 Hektar) mit dem Schwerpunkt Getreideanbau. Etwa 14 Prozent dieser Fläche wird ökologisch bewirtschaftet. Dauergrünland ist mit circa 1.400 Hektar die zweithäufigste Nutzungsart. Hier beträgt die ökologische Bewirtschaftung etwa 40 Prozent. Der überwiegende Anteil der Flächen liegt auf mineralischen Böden.		
Strategie	In konventionell bewirtschafteten Ackerböden besteht ein großes Potential, die Bewirtschaftung umzustellen und Kohlenstoff zu binden durch beispielsweise humuserhaltende Fruchtfolgen und organische Düngung. Der damit einhergehende Verzicht auf mineralische Stickstoffdüngemittel vermeidet hohe Lachgasemissionen, auch mehr Fläche pro Nutztier ist ein wichtiger Hebel, um Methanemissionen zu reduzieren. Außerdem spart die regionale Kreislaufwirtschaft sowohl Geld als auch Energie für den Import von Futtermitteln, Düngemitteln und Transporte. Dieses Potential soll durch Auflagen, Information und Förderung erschlossen werden. Direkten Einfluss kann die Stadt nur auf landwirtschaftliche Flächen im eigenen Besitz ausüben.		
	<u>Stärken</u> weitgehend ökologische Bewirtschaftung der Stadtgüter; nachhaltige Dauergrünlandbewirtschaftung (40 %)	<u>Chancen</u> Resilienz gegenüber Klimawandel stärken; Agriforstsysteme als CO_2-Senke entwickeln	
	<u>Schwächen</u> weniger Ertrag pro Fläche; viel konventionelle Ackerbewirtschaftung (85 %)	<u>Risiken</u> Abhängigkeit von Standort und Witterung; wirtschaftliche Unwägbarkeiten für Landwirt:innen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	3.390.03 Abteilung Wasser, Boden, Abfall; 5.660.5 Stadtgrün und Verkehr; Bauernverband; Landwirtschaftskammer; Umweltverbände; Landschaftspflegeverein		
Zielgruppe	Pächter:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen, städtische Gesellschaften, TH Lübeck, Bürger:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Minderungspotential bis 2030 je Hektar: Umwandlung von Ackerland in extensives Grünland: - 4,5 Tonnen CO_{2e} Ökologische Landwirtschaft: - 1,5 Tonnen CO_{2e} Einsparung von Stickstoff-Düngern: - 1,5 Tonnen CO_{2e}		
Erfolgsindikatoren			
Zusätzlicher Nutzen	Verbesserung der Biodiversität, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz, Wasserbilanz der Böden, Bildung für nachhaltige Entwicklung.		

Hinweise & Sonstiges	Die Maßnahme hat eine enge Verbindung zum Klimaanpassungskonzept und der Landschaftsplanung.

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *LB_LaWi_01* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Klimaschutzorientierte Bodennutzung in Pachtverträgen verankern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Regularien anpassen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Standartformulierungen sind vorzubereiten und mit Liegenschaften abzustimmen		
Beschreibung	Auf identifizierten, verpachteten Moorböden wird das Potential als CO_2-Senke aktiviert. Instrument dafür sind angepasste Pachtverträge. Nachfolgende Bewirtschaftungsformen werden dabei angestrebt: Ackerbaulich genutzte Flächen in Grünland umwandeln, Drainagen zurückbauen, bestehendes Dauergrünland erhalten und deren Nutzung extensivieren. Ideen der regenerativen Landwirtschaft (Humusaufbau, Minimierung von Düngung und schonende Bodenbearbeitung) werden dafür aufgegriffen. Mit Landwirt:innen, die Lübecker Flächeneigentum gepachtet haben, wird intensiv über die städtischen Klimaschutzziele kommuniziert. Ziel ist, um Verständnis für zukünftige Auflagen in den Pachtverträgen zu werben. Die Flächen der Stiftungsgüter, der Lübecker Eigenbetriebe und der Beteiligungen werden einbezogen.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Moorböden identifiziert; Textbausteine für Auflagen formuliert; Pachtverträge überarbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_08		
Nr.: *LB_LaWi_03* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Auflagen für Stadtgüter beschließen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Regularien prüfen, ändern	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Zwischenverpachtung Stadtgut Niendorf an Biolandwirt. Procedere hinsichtlich dauerhafter Verpachtung liegt bei Liegenschaften.		
Beschreibung	Die Gesamtheit der Pachtverträge für Lübecker Stadtgüter wird auf die Verpflichtung zur ökologischen Bewirtschaftung überprüft. Regelungen für die Anlage dauerhafter, naturnaher Landschaftselemente, wie Hecken, Bäumen, Kleingewässer und Sukzessionsflächen, werden einbezogen. Der Großteil der Stadtgüter wird aktuell bereits ökologisch bewirtschaftet, 100 Prozent ist das Ziel: Die verbleibenden Pachtflächen werden innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre nach ökologischen Zielvorgaben neu verpachtet.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Verträge überarbeitet; Bürgerschaftsbeschluss liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine

Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_04* **Nr. aus 2021**	**Landwirtschaftliche Flächen aufkaufen und verpachten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Flächen kaufen	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	In Abhängigkeit von Angebot und verfügbaren Haushaltsmitteln.		
Beschreibung	Stehen landwirtschaftliche Flächen zum Verkauf an, erwirbt die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese Flächen. In einem weiteren Schritt verpachtet sie diese zur klimafreundlichen Bewirtschaftung oder bietet sie als Tauschflächen an. Klimafreundliche Bewirtschaftung meint entweder eine ökologische Landwirtschaft, wahlweise kombiniert mit Agriforst oder Agri-PV (eine Liste mit Kriterien ist von Verwaltung zu erarbeiten), oder mit naturschützenden Zielen. Für ersteres sind inhaber:innengeführte Betriebe vorzuziehen, für letzteres Naturschutzstiftungen anzusprechen. Somit gewinnt die Stadtverwaltung die Möglichkeit, Einfluss auf die Flächenbearbeitung auszuüben. Die Naturschutzbehörde erstellt die fachlichen Anforderungen, die ordnungsrechtliche Umsetzung liegt beim Bereich Wirtschaft und Liegenschaften.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Flächen gekauft; neu verpachtet (zur klimafreundlichen Nutzung); Flächen getauscht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_05* **Nr. aus 2021**	**Bestand und Potentialflächen für Extensiv Grünland planerisch sichern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Landschaftsplan modifizieren	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Analysephase des TLPs ist abgeschlossen. Flächen der Extensivierung werden 2025 im Rahmen der Maßnahmenverortung durchgeführt.		
Beschreibung	Extensiv bewirtschaftetes Dauergrünland bietet im Vergleich zu anderen landwirtschaftlichen Bodennutzungen ein hohes Potential zur langfristigen Speicherung von Kohlendioxid. Im Zuge der Erstellung des thematischen Landschaftsplans „Anpassung an den Klimawandel“ (TLP) werden Flächen identifiziert, die in extensiv bewirtschaftetes Dauergrünland umgewandelt werden können. Bereits bestehendes extensiv genutztes Grünland wird planerisch im Bestand gesichert.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Flächen über TLP identifiziert; Flächen planerisch gesichert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *LB_LaWi_02* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Fortbildungsreihe für Pächter:innen durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Stadtverwaltung führt gemeinsam mit dem Umland und externen Institutionen eine Fortbildungsreihe durch. Inhalte sind optimiertes Humusmanagement und regenerierende Landwirtschaft inklusive ökologischer Düngung. Zielgruppe sind die Pächter:innen der landwirtschaftlichen städtischen Flächen. Über den Klimaschutz hinausgehende Ziele sind, die Ertragsstabilität zu verbessern, Gewässer und Grundwasser zu schützen, Lebensraumfunktion und Biodiversität zu fördern sowie Boden- und Erosionsschutz.		
Verantwortliche/r	3.390.1 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Konzept steht; Fortbildungsreihe durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_06* **Nr. aus 2021**	**Streuobstanbau fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Flächen bereitstellen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Erhalt und die Neuanlage von Streuobstwiesen leistet einen Beitrag zum Klimaschutz, denn Streuobstwiesen dienen als Kohlenstoffspeicher. Die Stadtverwaltung, Eigenbetriebe, Beteiligungsgesellschaften (z. B. Wohnungsbaugenossenschaften) und andere Besitzer:innen stellen dafür Flächen zur Verfügung. Es bietet sich an, das Schulobstprogramm des Landes damit zu verknüpfen oder eine Direktvermarktung. Beides soll öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Kampagnenmaterial öffentlicher Stellen steht bereit. Für nicht geeignete angebotene Flächen bietet sich alternativ die Anlage einer extensiven Grünfläche mit heimischen Baumarten an.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_13		

Nr.: *LB_LaWi_07* **Nr. aus 2021**	**Flächen für die Solidarische Landwirtschaft zur Verfügung stellen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Flächen bereitstellen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In der Solidarischen Landwirtschaft (SoLaWi) tragen private Haushalte die Kosten des landwirtschaftlichen Betriebs, wofür sie im Gegenzug Ernteerträge erhalten und teilweise mitarbeiten. Der persönliche Bezug fördert die Wertschätzung von ökologisch erzeugten Lebensmitteln und spart Lieferketten und Lieferverkehr. Eine strategisch gute Lage im Stadtgebiet ist für die Unternehmen ein wichtiger Erfolgsfaktor. Im Sinne der Förderung für ökologisch wirtschaftende und regional vermarktende Betriebe bietet die Stadt attraktive Flächen für SoLaWis an und setzt Anreize im Zuge der Neuverpachtung. Die Abteilung 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz unterstützt beim Ausgestalten der Pachtverträge.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Flächenangebot erstellt; Interessenten angeworben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_08* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für Bioanbau aufsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Fördermittel vergeben	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Landwirtschaftliche Betriebe, die auf ökologische Landwirtschaft umstellen, erhalten Landesfördermittel in Form von Zuschüssen. In den ersten beiden Umstellungsjahren gibt es mehr Geld als in den Folgejahren. Die Stadtverwaltung ergänzt diese Förderung durch ein städtisches Programm oder vergünstigt die Gewerbesteuer, falls der Betrieb als GmbH gewerbesteuerpflichtig ist. Ein besonderer Fokus wird auf die Kreislaufwirtschaft gelegt, z. B. ob eine eigene Futtermittelproduktion vorhanden ist. Beim Ausgestalten der Verträge und Förderprogramme soll auf die Erfahrung anderer Kommunen zurückgegriffen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_LaWi_09* **Nr. aus 2021:** *3.2*	**Neue Standorte für Knicks, Feldhecken und Tümpel festsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Landschaftsplan modifizieren	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Knicks, Feldhecken und Tümpel haben wichtige ökologische Funktionen. Werden sie beseitigt, ist eine ausreichend große Ersatzpflanzung erforderlich, wobei die Eignung des Standortes eine wichtige Rolle spielt. Im Rahmen der Landschaftsplanung werden Potentialflächen ermittelt, die als Ersatzstandorte in Frage kommen. Diese dienen darüber hinaus der mittelfristigen Anlage neuer Knicks, Feldhecken und Tümpel.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Potentialflächen ermittelt; Ersatzstandorte festgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_10* **Nr. aus 2021**	**(Sub-)urbanes Vertical Farming**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Pilotprojekt initiieren	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Vertikale Landwirtschaft ist eine Sonderform der landwirtschaftlichen Produktion: Auf mehreren übereinander gelagerten Ebenen in mehrstöckigen Gebäuden können ganzjährig Lebensmittel angebaut werden. Die Stadtverwaltung gewinnt eine wissenschaftliche Einrichtung vor Ort zur Konzeption eines entsprechenden Pilotprojektes und unterstützt aktiv. Das Kultivieren von Nutzpflanzen im Wasser und als Aquakultur werden einbezogen. Die Förderung der Biodiversität ist ein weiteres Ziel des Pilotprojektes.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Wissenschaftliche Einrichtung gewonnen; Pilotprojekt konzipiert Finanzierung geklärt; Pilotprojekt gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
LB_LaWi_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Ökologische Produkte bewerben**		
Ziel	Der Absatz regionaler und ökologisch erzeugter Lebensmittel soll in Lübeck deutlich ansteigen. Neben einer gesteigerten Produktion müssen dafür die Vermarktungsstrukturen verbessert werden: Wichtiges Element sind Netzwerke zwischen Erzeuger:innen und Verbraucher:innen. Diese direkten Kooperationen für den Absatz von ökologischen und regional erzeugten Lebensmitteln stellen parallel zum klassischen Handel einen weiteren Vermarktungsweg dar. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft vermarkten die Entsorgungsbetriebe Gartenerde, die aus den biologischen Abfällen in Lübeck hergestellt und dem Boden wieder zugeführt wird.		
Ausgangslage	In Lübeck existieren bereits viele gelungene Beispiele für die regionale Vermarktung ökologischer Produkte: Im Lebensmittelhandel sind sie zu finden, genauso wie auf Märkten, in Restaurants und Kantinen. Insgesamt liegt ihr Anteil aber noch im einstelligen Prozentbereich. Die Akzeptanz der Verbraucher:innen für regionale und ökologische Produkte steigt und liegt im Trend. Das Land Schleswig-Holstein macht sich für eine Änderung des Öko-Landbaugesetzes stark, damit Bioprodukte preislich attraktiver werden. Weiterhin gibt es in Lübeck Netzwerke wie die Solidarische Landwirtschaft. Zudem ist Lübeck Fairtrade-Stadt.		
Strategie	Logistik- und Vermarktungsstrukturen in Lübeck und der Region werden unterstützt, um die gewerbliche und private Nachfrage nach ökologischen und regionalen Produkten zu fördern. Eine wichtige Einrichtung dabei sind die Wochenmärkte, die mittelfristig eine digitale Erweiterung über online-Marktplätze erfahren sollen. Auch Netzwerke von Produzent:innen und Konsument:innen spielen eine wichtige Rolle. Ein Label als Dachmarke soll das Marketing unterstützen.		
	<u>Stärken</u> viel lokales Engagement vorhanden; Lübeck ist Fairtrade-Stadt	<u>Chancen</u> Vermeiden von Lieferverkehr; höhere Gewinnmargen bei Direktvermarktung	
	<u>Schwächen</u> teilweise hohe Kosten der Produkte; saisonal stark schwankendes Angebot	<u>Risiken</u> Angebot und Nachfrage differieren; Lebensmittelproduktion sensibel gegenüber Wetter/Klima	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften: 2.280.1 Wirtschaft und Märkte; 3.700 Entsorgungsbetriebe; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	1.000.3 Stabsstelle Digitalisierung; Umweltverbände; Steuerungsgruppe Fairtrade; Solidarische Landwirtschaft; Landwege e.V.; Landwirtschaftskammer; Handelsverband; Marktbetreiber:innen		
Zielgruppe	Marktbeschicker:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Durch regionale, ökologische und fleischarme Ernährung kann jede Person circa eine Tonne CO_{2eq} pro Jahr einsparen. Das macht für Lübeck insgesamt also circa 200.000 Tonnen CO_{2eq} pro Jahr aus. Der mengenmäßig bedeutendste Punkt weltweit ist, die Entsorgung von Lebensmitteln zu vermeiden, sei es in der Handelskette und bei Verbraucher:innen.		
Erfolgsindikatoren	Absatz Blumenerde aus Lübeck (EBL)		
Zusätzlicher Nutzen	Fairer Handel, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe, Stärkung der Landwirtschaft vor Ort		
Hinweise & Sonstiges	Der Konsum von Lebensmitteln ist nicht Teil der Treibhausgasbilanz, da die meisten Lebensmittel außerhalb der Stadtgrenzen produziert werden. Lediglich die Produktion vor Ort (siehe Maßnahme Kohlenstoff in Böden speichern) wird bilanziert.		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *LB_LaWi_12* **Nr. aus 2021**	**Gartenerde als regionales Produkt vermarkten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Angebot entwickeln, vermarkten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Ist mittlerweile im Verkauf auf allen Wertstoffhöfen und im Biomassewerk.		
Beschreibung	Viele Blumenerden im Lübecker Handel enthalten Torf aus Hochmooren. Die Herstellung dieses Produktes ist extrem klimaschädlich und zerstört intakte Moore. Zusätzlich fallen beim Transport Treibhausgasemissionen an. Die Entsorgungsbetriebe hingegen gewinnen aus den organischen Abfällen der Lübecker:innen nährstoffeichen Kompost, der in einem weiteren Produktionsschritt zu Gartenerde aufbereitet werden kann. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft entwickeln die Entsorgungsbetriebe diese neue Produktlinie, einschließlich der Vermarktung. Der lokale Handel wird einbezogen und aufgefordert, torffreie Materialien verstärkt an exponierter Stelle anzubieten.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	rechtliche Absicherung für Produktrecht und Verkauf; Lagerfläche und Maschinenbeschaffung erstellt; Herstellung und Marketing angelaufen; Vertrieb		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1 (EG 6)	Sachkosten: 125.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_11* **Nr. aus 2021**	**Regionale Produkte auf Wochenmärkten fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Bonus vergeben	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Sofern der Wochenmarkt voll besetzt ist, werden Anbieter regionaler Produkte bei der Standvergabe bevorzugt.		
Beschreibung	Die Lübecker Wochenmärkte sind beliebt. Die rechtlichen und organisatorischen Einzelheiten zu den Markttagen regelt die Lübecker Marktsatzung. Diese wird überarbeitet mit dem Ziel, Händler:innen, die regionale bzw. ökologisch erzeugte oder fair gehandelte Produkte anmelden, bei der Standvergabe zu bevorzugen. Bei der nächsten Überarbeitung der Satzung wird in Zusammenarbeit mit der Klimaleitstelle eine entsprechende Kriterienliste entwickelt, die der Förderung von klimafreundlichen Produkten dient.		
Verantwortliche/r	2.280.1 Wirtschaft und Märkte		
Meilensteine	Kriterienliste entwickelt;		

	Marktsatzung überarbeitet; überarbeitete Marktsatzung beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	*LB_LaWi_14*		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *LB_LaWi_13* **Nr. aus 2021**	**Online-Marktplatz für Smart-City-Plattform prüfen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Vernetzen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Online-Marktplätze vermitteln frische Lebensmittel zwischen Landwirt:innen und Bürger:innen und schaffen so eine direkte Verbindung zwischen Erzeuger:innen und Verbraucher:innen. Erstere stellen ihr tagesaktuelles Angebot online ein. Ein Lieferservice verteilt die Ware. Denkbar sind dafür Lastenräder. Eine räumliche Verknüpfung mit Hubs und Microhubs für Pakete wird angestrebt. Im Rahmen einer Kurzstudie werden die Potentiale im Erzeugungssektor analysiert und mit der Nachfrage potentieller Konsument:innengruppen verknüpft. Dazu gehören Privatpersonen gleichermaßen wie alle Beteiligten aus Kantinen und Gewerbe. Bei positivem Ergebnis wird ein Smart-City-Projekt entwickelt – inklusive einer App zur Einrichtung eines digitalen Lübecker Marktes. Auch die Solidarische Landwirtschaft wird einbezogen und unterstützt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kurzstudie erstellt; ggf. Konzept Smart-City-Projekt entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_LaWi_14* **Nr. aus 2021**	**Label Biostadt Lübeck entwickeln und vermarkten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisch unterstützen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	In Lübeck gibt es bereits allerhand Einkaufsführer zu regionalen Produkten – online und auf Papier. Um alle Kräfte und Initiativen zu bündeln, wird Lübeck Teil des Labels Biostadt und orientiert sich an den entsprechenden Kriterien. Unterstützend übernimmt die Stadtverwaltung Aufgaben der Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit. Dabei werden auch Schulen einbezogen. Das Label stärkt die Akzeptanz für Bioprodukte in der Stadt und trägt zum Ausbau von Angebot und Nachfrage von Bioprodukten in der Kommune bei.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_11		

Handlungsfeld Wirtschaft

Nummer	Thema		
WI_Ansiedlung_1	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln**		
Maßnahmentitel	**Klimaschutzstandort Lübeck entwickeln**		
Ziel	Die Hansestadt Lübeck baut ihr Image als Klimaschutzstandort aus, um für Unternehmen außer- und innerhalb der Stadt als solcher gesehen und attraktiv zu werden. Ziel ist ein ausschließlich treibhausgasneutraler Betrieb und klimaschutzorientierter Neubau von Gewerbeansiedlungen.		
Ausgangslage	Der Wirtschaftsstandort Lübeck besitzt eine vielfältige Wirtschaftsstruktur und erreicht durch unterschiedliche Branchencluster einen hohen Beschäftigungsgrad. Der Standort ist überwiegend von mittelständischen Unternehmen und wenigen Großbetrieben geprägt. Von den 17.979 aktiven Gewerbetreibenden in 2021 stellen 324 Betriebe zwei Drittel der Arbeitsplätze in Lübeck[1]. Die stärkste Branche ist die Gesundheitswirtschaft mit großen Medizintechnik- und Pharmaunternehmen, aber auch Pflegedienstleistende und Kliniken. Durch die Lage an der Ostsee ist die Logistikbranche mit Speditions-, Lager- und Umschlagsunternehmen prägend für die Wirtschaft. Gleichbedeutend wichtig ist die Ernährungswirtschaft. Die Hansestadt Lübeck ist mit circa 1,6 Millionen Übernachtungen pro Jahr Tourismusstandort. Davon profitieren der Einzelhandel, private Dienstleistungen und die Kulturwirtschaft. Das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck Travemünde 2030 (TEK) wurde nach der Vision als klimafreundliches Reiseziel mit wertschätzendem Miteinander und sparsamem Ressourcenumgang ausgerichtet und ist Vorbild für viele Tourismusziele in Deutschland. Damit ist dieser Wirtschaftssektor in Lübeck bereits auf dem Weg, seinen Klimaschutzbeitrag zu erfüllen. 2022 startete das Lübeck und Travemünde Marketing (LTM) seine Nachhaltigkeitsoffensive, um den Tourismusstandort Lübeck mit dem Nachhaltigkeitssiegel TourCert auszeichnen zu lassen. Einen großen Anteil haben dabei die Netzwerkarbeit und Teilnahme vieler weiterer Betriebe aus dem Tourismus-, Gastronomie-, Kultur- und Einzelhandelsbereich. Auch andere Zertifizierungen, z. B. Blauer Engel, Viabono, DeHoGa Umweltcheck in Gold, EMAS, Green Globe, BIO-Hotels oder Ökoprofit, werden von TourCert anerkannt. Zurzeit wird der Gewerbepark Semiramis als neues Gewerbegebiet entwickelt und soll mit dem DGNB-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen in Silber ausgezeichnet werden. Die Gewerbeflächennachfrage in Lübeck besteht zu rund 65 Prozent aus Anfragen Lübecker Unternehmen und zu 35 Prozent aus Anfragen externer Unternehmen. Aufgrund des geringen Flächenangebots ist nur ein geringer Anteil der Anfragen zu bedienen. Das führt zunehmend zu unverhältnismäßigen Preissteigerungen im Bestand und Nichtaktivierbarkeit von unter- bzw. mindergenutzten Gewerbeflächen. Der Flächennutzungsplan (FNP) wird zurzeit neu aufgestellt. Mit dem Grundlagenbeschluss zum FNP und Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat die Lübecker Bürgerschaft beschlossen, 250 Hektar als zusätzliche Gewerbefläche auszuweisen (VO/2021/10558) – ergänzend zu den bereits anstehenden Bauleitplanverfahren. Zusätzliche Bauflächen werden vorzugsweise in städtebaulich integrierten Lagen angeboten oder unter dem Aspekt der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck umgesetzt. Schnell entwickelbare Bauflächen im Außenbereich sollen gleichrangig ausgewiesen werden. Fakt ist: Zusätzliche Gewerbeflächen bedeuten auch ein höheres Verkehrsaufkommen und höhere Energiebedarfe. Die aktuellen politischen Entscheidungen machen es zu einer besonderen Herausforderung, das gesetzte Klimaziel zu erreichen, da die zugrundeliegenden Szenarien mit einer Gewerbeflächenzunahme von 54 Hektar und		

[1] Wirtschaftsförderung Lübeck (2022)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">einem Wirtschaftswachstum von 14 Prozent berechnet wurden[2]. Dies würde einen Zuwachs von circa 65 Prozent bezogen auf die Gewerbegebietsflächen oder 18 Prozent bezogen auf die Gesamtfläche für Industrie und Gewerbe in Lübeck bedeuten.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="2">Es werden Instrumente aus folgenden Kategorien genutzt:
• organisatorische Instrumente
• politische, konzeptionelle, strategische Instrumente
• kommunikative Instrumente
Ein Konzept stellt das neue Leitbild und die Rahmenbedingungen dar, um den eingeschlagenen Weg zielführend zu kommunizieren. Auf planerischer Ebene werden Standards gesetzt und ein Grundsatzbeschluss erwirkt. Die Förderung Grüner Start-Ups und der Aufbau eines Kompetenzzentrums ergänzen diese Aktivitäten.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Tourismusbranche ist bereits auf dem Weg</td><td><u>Chancen</u>
einheitliche Vorgaben geben Sicherheit und Kalkulierbarkeit;
Attraktivität des Standortes für klimaschutzorientierte Unternehmen steigt;
starkes Branchennetzwerk foodRegio kann für Klimaschutz genutzt werden;
Positionierung als Trendstadt für klimafreundliches nachhaltiges Gewerbe mit hoher Wertschöpfung</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
viele Energieintensive Unternehmen im Lebensmittelbereich;
sehr viele Klein- und Kleinstunternehmen, die nicht zum Energieaudit nach §§ 8ff.EDL-G verpflichtet sind;
politische Entscheidungen konträr zu Klimaschutzzielen</td><td><u>Risiken</u>
Klimaschutzstandards und Katalog für Umweltmaßnahmen sind unambitioniert und bringen keinen Klimaschutzeffekt;
keine direkten Instrumente nutzbar;
Abhängigkeiten von bundes- und weltweiten Entwicklungen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="2">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.02 Stadtentwicklung
KWL/Wirtschaftsförderung GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="2">Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM); IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="2">Unternehmen, die sich neu in Lübeck ansiedeln möchten;
Unternehmen, die Gewerbegrundstücke in Lübeck anfragen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="2">Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt.
Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="2">Unternehmen, die nachhaltig wirtschaften, sind robuster gegenüber vielfältigen Krisen;
Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung (Umweltschutz, Soziale Sicherung, Arbeitsschutz)</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

[2] Wirtschaftsförderung Lübeck (2018)

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *WI_Ans_03* **Nr. aus 2021**	**Katalog für Umweltmaßnahmen für Gewerbe erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planungen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kriterienkatalog "Gewerbegebiete der Zukunft" ist erarbeitet und zwischen Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz abgestimmt.		
Beschreibung	Es wird ein Katalog an Umweltmaßnahmen für die Gewerbegebiete (Bestand und Neubau) erarbeitet, in dem insbesondere auch Klimaschutzkriterien berücksichtigt sind. Dieser Katalog dient als Grundlage für alle Neubauten und Umnutzungen von Gewerbebetrieben in Lübeck. Im Auftrag der Netzwerkpartnerschaft Hansebelt entsteht aktuell ein Kriterienkatalog für „Gewerbegebiete der Zukunft“, der voraussichtlich im Frühjahr 2023 vorliegt. Im Katalog wird zwischen Maßnahmen unterschieden, die Einzelbetriebe vornehmen, und solchen, die gebietsübergreifend beachtet werden müssen. So können die Kriterien für den Neubau eines einzelnen Betriebes, aber auch für die Erschließung eines Gewerbegebietes angewendet werden. Im Fokus stehen dabei bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen. Die erarbeiteten Maßnahmen werden transparent nach außen kommuniziert und beworben, z. B. über Netzwerke, den Runden Tisch, o.ä. Der Katalog kann ergänzend genutzt werden, wenn Gewerbeflächen neu ausgewiesen werden, bei der Bestandspflege und zur Beratung der sich neu ansiedelnden Unternehmen.		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH (federführend) 3.390.01 Klimaleitstelle (begleitend); 5.610.2 Stadtentwicklung (begleitend);		
Meilensteine	Katalog erarbeitet und abgeschlossen; inhaltliche Gewichtung der Maßnahmen vorgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_02		
Nr.: *WI_Ans_04* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzkriterien bei Gewerbeflächenvergabe einführen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Regulatorische, ordnungsrechtliche Instrumente	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☒ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Vergabematrix für die Gewerbeflächenvergabe wurde erstellt, im Aufsichtsrat der KWL diskutiert und im Wirtschaftsausschuss vorgestellt. Die Bürgerschaft hat in VO/2024/13776-01 der Anwendung mit Änderungen zugestimmt.		

Beschreibung	Die KWL erarbeitet bereits einen Kriterienkatalog für die Vergabe von Gewerbegrundstücken. Hier sollen explizit auch ökologische Kriterien einfließen. Diese sind zu erarbeiten und kenntlich zu machen, dabei werden die regionalen Interessen von Hansebelt eingebunden. Ein Kriterienkatalog ist sinnvoll, weil die Grundstücke normalerweise nicht nach Höchstpreis vergeben werden. Der Katalog wird mit der Stadtverwaltung, in erster Linie dem Bereich 2.280, abgestimmt. Außerdem sind der Katalog für Umweltmaßnahmen für Gewerbegebiete (siehe Aktivität WI_Ans_3) und überregionale Prozesse zu berücksichtigen. Eine ergebnisoffene Betrachtung und Prüfung verschiedener Möglichkeiten bei der Übertragung von Grundstücken wie das Erbbaurecht oder Vorkaufsrecht zu nutzen wird durchgeführt. Auch folgendes Kriterium soll einbezogen werden: Parkraum muss zukünftig bewirtschaftet werden.
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft & Liegenschaften; KWL/Wirtschaftsförderung GmbH
Meilensteine	Noch zu klären
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_03

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Ans_01* **Nr. aus 2021**	**Leitkonzept Klimaschutzstandort Lübeck erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Fachliche Planungen /Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 100.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Das Leitkonzept ergänzt und erweitert den Masterplan 2025 – Kurs: Wirtschaftsstandort Lübeck. Es zeigt auf, welche Potentiale der Wirtschaftsstandort hinsichtlich Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und klimaschutzorientierter Wirtschaftsförderung hat. Und welche Maßnahmen getroffen werden können, um als Klimaschutzstandort Lübeck für Unternehmen attraktiv zu werden. Dazu gehört eine Förderung der Green Economy, nachhaltige, klimaschutzorientierte Entwicklung der Gewerbeflächen sowie Förderung von Co-Working und Sharing-Möglichkeiten (z. B. Wirtschaftsförderung 4.0). Zusätzlich werden für die einzelnen Sektoren die Hauptthemenfelder zum Klimaschutz herausgearbeitet. So können zielgruppengerecht Unterstützungsformate angesetzt werden. Das Konzept beinhaltet Standards für das sich anzusiedelnde Gewerbe und die Erschließung der zu reaktivierenden Gewerbeflächen sowie den Neubau von Produktions- und Gewerbestandorten. Eine Markt- und Potentialanalyse des bestehenden Wirtschaftsstandorts Lübeck hinsichtlich einer nachhaltigen Transformation zu alternativen Wirtschaftsmodellen (True Cost Bilanzierung, Gemeinwohlökonomie, Wirtschaftsförderung 4.0) ergänzen das Konzept und zeigen Möglichkeiten für den zukünftigen Wirtschaftsstandort auf. Da unklar ist, ob die aktuellen Datenerhebungen ausreichend sind, um die Potentialanalyse durchzuführen, ist zunächst der Fokus auf die Erhebung von geeigneten Wirtschaftsdaten in Lübeck zu legen. Die Wirtschaftsförderung wird im Prozess ihre Kompetenzen und Erfahrungen einbringen, um die Qualität des Konzeptes sicherzustellen. Dabei sind Unternehmensvertreter:innen ebenso eng einzubinden.		

Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Datenerhebung abgeschlossen; Potentialanalyse abgeschlossen; Wirtschaftssektoren beteiligt; Konzept abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_02		
Nr.: *WI_Ans_02* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzstandards für Gewerbeentwicklung festlegen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Kriterienkatalog vom Hansebelt liegt vor (siehe WI_Ans_03). Bisher keine weiteren Aktivitäten.		
Beschreibung	Es wird ein Bürgerschaftsbeschluss zu den Standards der Gewerbeentwicklung vorbereitet und den Gremien bis Ende 2023 zum Beschluss vorgelegt. Die Standards sollen dazu führen, dass neue Gewerbebetriebe treibhausgasneutral arbeiten. Das schließt Anforderungen an den Flächenverbrauch, die Energieversorgung und die Mobilität ein. Bei der Gewerbeentwicklung sind eine regenerative Energieversorgung, vielseitige Mobilitätsformen (Lieferung, Mobilität der Mitarbeitenden, etc.) sowie eine klimaangepasste Gebäude- und Geländeplanung zu berücksichtigen. Von Vorteil ist, dass die neu bauenden Betriebe Synergien untereinander nutzen können, wie gemeinsame Wärme- und Kältenetze, Mobilitätsstationen, Kantinen und Veranstaltungsräume. Grundsätze zur Treibhausgasneutralität sind der Definition im Glossar des Masterplans Klimaschutz zu entnehmen (siehe Anhang A2), insbesondere bedingt dies: • Energieversorgung ausschließlich mit erneuerbaren Energien • maximale Flächennutzung zur Erzeugung erneuerbarer Energien (Dachflächen, Parkflächen) • Schaffen von Sharing-Angeboten im Gebiet • Förderung klimaschutzorientierter Mobilität für die Mitarbeitenden (ÖPNV-Anschluss, geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten) • klimaangepasstes Bauen und klimaangepasste Freiflächengestaltung • Reaktivieren von brachliegenden Gewerbeflächen ist gegenüber Neuerrichtung eines Gebietes auf der „grünen Wiese“ zu bevorzugen (siehe auch Baugesetzbuch) Ein Maßnahmenkatalog, der aktuell im Hansebelt erarbeitet wird und voraussichtlich im Frühjahr 2023 vorliegt (Aktivität „Katalog für Umweltmaßnahmen“), kann bei der Ausgestaltung genutzt werden. Die inhaltliche Ausgestaltung ist ein Prozess, welcher einer intensiven Begleitung durch den Fachbereich 2 (insbesondere 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; KWL/Wirtschaftsförderung GmbH) und der Klimaleitstelle bedarf.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Arbeitstreffen mit relevanten Akteur:innen erfolgt; Beschlussvorlage erarbeitet; Beschluss in politischen Gremien erreicht		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_03		

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *WI_Ans_05* **Nr. aus 2021**	**Grüne Start-Ups fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Eigene Förderprogramme auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Der Bereich Grüner Start-Ups hat deutschlandweit ein hohes Wachstumspotential. Um diese neuen Ideen für Lübeck zu nutzen, kann eine strategische Förderung dieser Unternehmen unterstützend wirken. Basierend auf bereits bestehender Start-Up-Programme kann ein eigenes neues Programm aufgebaut werden. Es wird geprüft, ob es notwendig – oder wünschenswert – ist, ein kommunales Förderprogramm einzurichten. Dies kann in Form einer Aufstockungs- oder ergänzenden Förderung bestehender Start-Up-Programme (z. B. Gateway49) umgesetzt werden. Auch ist eine klare Definition eines Grünen Start-Ups zu erarbeiten (wie zum Flächenverbrauch bei Ansiedlung etc.).		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
WI_Ansiedlung_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Unternehmensbezogenen Klimaschutz unterstützen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Lübecker Einzelbetriebe schließen sich den Klimazielen an und machen ihre Bestrebungen nach außen sichtbar.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck sind circa 18.000 aktive Gewerbetreibende gemeldet (Stand 2021). Betriebe, in denen mindestens eine oder ein Sozialversicherungspflichtige:r beschäftigt ist, existieren 5.478 in Lübeck[3].
Klimafreundliche Unternehmen zählen momentan nicht zu den Zielbranchen in Lübeck, könnten aber innerhalb der Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft und Logistik in Zukunft besonders adressiert werden.
Einzelne Unternehmen sind als klimaschutzorientierte Unternehmen oder Vorreiter beim Klimaschutz in der Stadtgesellschaft bekannt. Am bundesweiten Netzwerk entrepreneurs4future beteiligt sich ein Lübecker Unternehmen, die Ökoprofit-Zertifizierung haben zwei Unternehmen.
Aus einer nicht repräsentativen Umfrage unter Lübecker Unternehmen zeigt sich, dass die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Unternehmen stark themenbezogen variiert. Im Fokus sind vor allem Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs und des Abfalls und zur Nutzung erneuerbarer Energien. Weniger relevant für die befragten Unternehmen ist, Transportwege zu reduzieren, oder eine nachhaltige Beschaffung.[4]
Insgesamt zeigt sich, dass wenig bekannt ist, welche Unternehmen sich besonders im Klimaschutz engagieren und ihr Unternehmen dementsprechend ausrichten.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die grundsätzlichen Änderungen in der Lübecker Wirtschaftsgestaltung werden unterstützt durch Aktivitäten auf Ebene der Einzelbetriebe. Es wird angestrebt, dass sich Unternehmen dem Lübecker Ziel der Klimaneutralität anschließen und diese Bestrebungen sichtbar werden. Dazu gehört ein verbindlicher Zusammenschluss von Unternehmen, die Klimaschutz umsetzen, und der Hansestadt Lübeck. Die gemeinsamen Bestrebungen werden öffentlichkeitswirksam beworben und Vorbildunternehmen ausgezeichnet. Gleichzeitig werden klimafreundliche Unternehmen angeworben, um den Wirtschaftsstandort auszubauen.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
- einzelne Betriebe bereits aktiv bei THG-Reduktion im eigenen Unternehmen</td><td><u>Chancen</u>
direktes Feedback in die Verwaltung;
Ausgestaltung bedarfsgerechter Fördermöglichkeiten</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
wenig bestehender Austausch zwischen Unternehmen und Stadt zum Thema Klimaschutz;
kaum vorhandene Daten über einzelbetriebliche THG-Reduktion, Klimaschutzmaßnahmen und Investitionsverhalten von Unternehmen im Bereich Klimaschutz</td><td><u>Risiken</u>
wenig Anreiz für Unternehmen, sich selbst zu verpflichten
steigende gesetzliche Anforderungen an kleine und mittelständische Unternehmen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">Wirtschaftsförderung GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">IHK zu Lübeck; KWL GmbH; Handwerkskammer Lübeck</td></tr>
</table>

[3] Wirtschaftsförderung Lübeck (2022)

[4] Hoge, N. (2021)

Zielgruppe	Lübecker Unternehmen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	
Zusätzlicher Nutzen	Kriterien zur Neuansiedlung berücksichtigen auch Natur-, Boden- und Wasserschutz sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Ans_06* **Nr. aus 2021**	**Informations- und Öffentlichkeitskampagnen durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 200.000 Euro und eine halbe Personalstelle. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Es wird eine Öffentlichkeitskampagne „Lübeck kämpft fürs Klima“ für und mit Lübecker Firmen erarbeitet, um Bewusstsein zu schaffen und über bestehende Angebote zu informieren. Unternehmen, die bereits Klimaschutzmaßnahmen umsetzen, stellen sich, ihre Motivation und Maßnahmen vor. Die Kampagne stellt Unternehmen in den Mittelpunkt und wird verknüpft mit Informationen zu Beratungsangeboten. Informationsangebote zu Klimaschutzthemen werden auf allen nutzbaren Kanälen geschaffen und gestreut: • Newsletter Klimaschutz der Wirtschaftsförderung • Messen (z. B. Go Gröön 2024, Azubi-Messe) • Best-Practice-Tage inkl. Betriebsbesuche und Schulungen		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Kampagnenbausteine und Design entwickelt; 5 Unternehmen angeworben und dargestellt; Aktion über mehrere Monate sichtbar gemacht; Anzahl teilnehmender Unternehmen gestiegen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 200.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_13; WI_Ans_08		

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *WI_Ans_07* **Nr. aus 2021**	**Ansiedlungsförderung klimaschutzorientierter Unternehmen einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Strategieentwicklung	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Es wird eine Strategie entwickelt, damit die Ansiedlung neuer klimaschutzorientierter Unternehmen in Lübeck als zukünftig attraktivem Standort stattfindet. Bestandteile einer solchen Strategie sind beispielsweise die gezielte Ansprache von Unternehmen. Hingewiesen werden auf die positiven Rahmenbedingungen für klimaschutzorientierte Unternehmen, wie finanzielle Vergünstigungen (über Kaufpreise und Förderprogramme), Unterstützung bei der Imagebildung und Weiterentwicklung des eigenen Engagements oder Ähnliches. Als wichtige Akteurinnen zur Neuansiedlung von Unternehmen sind die IHK und HWK in den Prozess einbezogen. Auch weitere relevante Partnerschaften werden ermittelt und einbezogen.		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *WI_Ans_08* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzvereinbarungen zwischen HL & Unternehmen schließen (Selbstverpflichtung)**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Selbstverpflichtung	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Viele Unternehmen in Lübeck setzen bereits Klimaschutzmaßnahmen um. Diese Bemühungen können durch eine Partnerschaft mit der Hansestadt Lübeck aufgezeigt und weiter angeregt werden. Grundsätzlich kann jedes Unternehmen, das das Ziel verfolgt, mittel- bis langfristig klimaneutral zu werden, eine Klimaschutzvereinbarung abschließen. In der Klimaschutzvereinbarung zwischen Hansestadt und Lübecker Unternehmen werden verbindliche Verpflichtungen hinterlegt. Unternehmen verpflichten sich, durch konkrete Aktivitäten die Klimaschutzziele der Hansestadt im eigenen Betrieb zu erreichen. Dies wird in einem Maßnahmenkatalog festgehalten, der regelmäßig gemeinsam mit der Stadt überprüft und bei Bedarf angepasst wird. Die freiwillige Selbstverpflichtung hat eine festgelegte Laufzeit. Grundlage ist eine Ausgangsbilanz der THG-Emissionen. Davon ausgehend werden Unternehmensziele zur THG-Reduktion gesetzt und diese mit Maßnahmen unterlegt. Die gesetzten Reduktionsziele haben die Scopes 1, 2 und 3 nach dem Greenhouse Gas Protocol zu berücksichtigen. Nach 5 Jahren ist ein Monitoringbericht über die umgesetzten Maßnahmen und THG-Minderungen vorzulegen. Innerhalb des Wirtschafts- und Einflussbereiches der Partner:innen können so konkrete Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt und ein wachsender Teil des wirtschaftlichen Potentials der Klimaschutzinvestitionen angehoben werden. Zudem entsteht ein Unternehmensnetzwerk Klimaschutz. Die Unternehmen übernehmen eine Vorreiterrolle und motivieren dadurch weitere Akteur:innen, aktiv zu werden. Die Reichweite der Partnerschaften wird mit Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Kampagne) und Werbematerial flankiert. Dabei werden unterschiedliche Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Der Einsatz weiterer Anreize für Unternehmen wird zukünftig erarbeitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Katalog an möglichen Maßnahmen erarbeitet; 5 Unternehmen interessiert; 1. unterschriebene Vereinbarung liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_03; WI_Ans_06		

<table>
<tr><td>Nummer
WI_fördern_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Unternehmenskooperationen fördern</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, das Angebot für Kooperationsmöglichkeiten im Lübecker Klimaschutz auszubauen, damit knappe zeitliche und finanzielle Ressourcen in Unternehmen sowie gewonnenes Fachwissen geteilt und erhalten werden.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Vorhandene Kooperationsangebote in Lübeck beschränken sich auf die Angebote der Kammern (wie das Energieeffizienznetzwerk der IHK), die meist überregional angelegt sind, und einen Gewerbeverein im Gebiet Genin Süd, der bisher nicht die Zielsetzung verfolgt, Klimaschutz voranzubringen.
Als Hochschulstandort mit unterschiedlichen technischen Studiengängen und Wissenschaftsbereichen profitiert die Lübecker Wirtschaft vom Austausch in Form von Veranstaltungen und Beratungen beispielsweise durch das Kompetenzzentrum CoSA, das KI-Kompetenzzentrum oder des Hanse Innovation Campus.
Seit 2017 kann das Ökoprofit-Hamburg-Programm von Lübecker Unternehmen in Anspruch genommen werden. Im Rahmen der angebotenen Workshops können sich Unternehmen untereinander über Erfahrungen und Lösungsansätze austauschen. Nach erfolgreicher Zertifizierung können sie in den Ökoprofit-Club einsteigen, um sich weiterhin mit anderen Unternehmen zu den behandelten Themen zu besprechen und zu kooperieren. Unternehmen aus Lübeck müssen bisher den vollen Teilnahmebeitrag von 5.000 Euro bezahlen. Bisher haben zwei Lübecker Betriebe am Programm teilgenommen (Musik- und Kongresshalle, Grundstücksgesellschaft TRAVE).
Seit 2013 besteht das Unternehmensnetzwerk „Klima Pro Lübeck“, um sich über einzelne Klimaschutzaktivitäten zu beratschlagen und gemeinsame Veranstaltungen wie „Bikes4Business“ zu organisieren.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Von- und miteinander lernen und bereits gefundene Lösungen zu übernehmen bzw. anzupassen ist meist der einfachste und effizienteste Weg. Es ist sinnvoll, Kooperationsmöglichkeiten in Lübeck zu schaffen, um die Finanzierung von Maßnahmen zu unterstützen, Ressourcen zu teilen, gemeinsame Projekte zu initiieren und durchzuführen.
Das ÖKOPROFIT-Programm wird als zentraler Bestandteil der Klimaschutz-Kooperationsmöglichkeiten in Lübeck stärker gefördert, um mehr Lübecker Unternehmen zur Teilnahme zu animieren. Durch ein Förderprogramm werden finanzielle Anreize gesetzt. Begleitet wird dies durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die das Programm bei Lübecker Unternehmen bewirbt. Die Teilnahme der städtischen Eigenbetriebe und Gesellschaften am Programm wird gefördert, um die Energieverbräuche zu senken, das Programm bekannter zu machen und mehr Kooperationspartnerschaften in der Anfangszeit zu generieren.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Programme sind langfristig angelegt;
Verpflichtung der Eigenbetriebe senkt städtische Energiebilanz;
durch Ökoprofit werden Multiplikator:innen in den Betrieben im Umweltschutz weitergebildet</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
durch Netzwerke können große Projekte entstehen</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
bestehende Kooperationsangebote wurden bisher wenig genutzt</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Unternehmen, die keine weiteren Maßnahmen anstreben, sparen keine weiteren THG ein;
nur die „low-hanging-fruits“ werden bearbeitet;
keine direkten THG-Einsparungen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; Wirtschaftsförderung GmbH</td></tr>
</table>

Einzubindende Gruppen	KWL GmbH; Lübeck Management e.V.; IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; TH Lübeck
Zielgruppe	Unternehmen mit Standorten in Lübeck
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	
Zusätzlicher Nutzen	Arbeits- und Umweltschutz in Ökoprofit-Programm aufgegriffen
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *WI_Fö_04* **Nr. aus 2021:** *11.3*	**Förderprogramm für Ökoprofit einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Kooperation mit Hamburg läuft seit 2017. Förderprogramm für Lübecker KMU-Betriebe ist eingerichtet.		
Beschreibung	ÖKOPROFIT steht für "**ÖKO**logisches **PRO**jekt **F**ür **I**ntegrierte Umwelt**T**echnik". Um die Bekanntheit des Ökoprofit-Programms zu steigern und mehr Lübecker Unternehmen zum Mitmachen zu motivieren, wird folgender Schritt durchgeführt: • Städtischer Zuschuss für die zertifizierten Lübecker Betriebe (gestaffelt nach Betriebsgröße) Ökoprofit ist ein Programm, um Umweltschutz im eigenen Unternehmen umzusetzen. Angeleitet durch eine:n externe:n Berater:in werden verschiedene Bereiche des Unternehmens durchleuchtet und Optimierungsbedarfe ermittelt. Das Ganze erfolgt in einem Netzwerk mit anderen Unternehmen. Ökoprofit zertifizierte Unternehmen werden auch von TourCert anerkannt. Somit tragen die Unternehmen aus dem Tourismussektor, die das Ökoprofit-Programm durchlaufen, auch zur Stärkung eines nachhaltigen Tourismusstandorts bei.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Erarbeitung des Förderprogramms abgeschlossen; 1. Förderung erfolgt; teilnehmende Lübecker Unternehmen konsequent gestiegen; zertifizierte Unternehmen (5 in 2 Jahren, 15 in 5 Jahren)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: 15.000 Euro/Jahr	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_01; WI_Ans_06		
Nr.: *WI_Fö_01* **Nr. aus 2021**	**Städtische Unternehmen und Einrichtungen nehmen am Ökoprofit-Programm teil**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Städtische Unternehmen wurden über das Ökoprofit Programm informiert. Es gibt aktuell zwei interessierte Unternehmen.		
Beschreibung	Die Eigenbetriebe und städtische Beteiligungsgesellschaften der Hansestadt Lübeck sind Unternehmen mit Vorbildfunktion und können durch die Teilnahme am Ökoprofit-Programm ihre Potentiale erkennen, Energiebedarfe verringern und in das betriebliche Umweltmanagement einsteigen. Daher werden die Eigenbetriebe und Beteiligungsgesellschaften dazu aufgefordert – sofern sinnvoll – mit einem Standort am Ökoprofit-Programm teilzunehmen. Insbesondere die folgenden Unternehmen bzw. Verwaltungseinheiten sind geeignet für eine Projektteilnahme: • BQL GmbH		

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">

KWL GmbH/Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH
Kurbetrieb Travemünde
Die LÜBECKER MUSEEN Kulturstiftung Hansestadt Lübeck

Buddenbrookhaus
Günter-Grass-Haus
Museum Behnhaus-Drägerhaus
Kunsthalle St. Annen
Museum für Natur und Umwelt
Industriemuseum Herrenwyk

Senior:inneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck

Dreifelderweg
Prassekstraße
Elswigstraße
Dornbreite
Solmitzstraße
Am Behnckenhof
(Heiligengeisthospital)

Die Stadtbibliothek an ihren verschiedenen Standorten
Lübecker Schwimmbäder

Zentralbad Lübeck
Sportbad St. Lorenz
Schwimmbad Kücknitz

Mit Ökoprofit zertifizierte Unternehmen können im TourCert-Programm des Lübeck Travemünde Marketings aufgenommen werden. Für die Kultureinrichtungen ist dies somit ein weiterer positiver Faktor.
Die Teilnahmegebühren werden durch das Klimabudget gedeckt.
</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche/r</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Meilensteine</td><td colspan="3">2 teilnehmende Betriebe in 2023;
6 zertifizierte Unternehmen bis 2025</td></tr>
<tr><td>Finanzierungsansatz</td><td colspan="3">Personalstellen: 1 Koordination/Betrieb Sachkosten: 70.000 Euro Fördermittel: keine</td></tr>
<tr><td>Verknüpfte Aktivitäten</td><td colspan="3">WI_Fö_04</td></tr>
<tr><td>Nr.: WI_Fö_02
Nr. aus 2021</td><td colspan="3">Öffentlichkeitskampagne Ökoprofit durchführen</td></tr>
<tr><td>eea-Zuordnung</td><td colspan="3">Öffentlichkeitsarbeit</td></tr>
<tr><td>Bewertung</td><td colspan="3">Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel
Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut</td></tr>
<tr><td>Instrument</td><td colspan="3">Kampagne starten Aktivieren</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Umsetzungsstand 07/2025</td><td>☐ In Umsetzung</td><td>☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet</td><td>☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt</td></tr>
<tr><td>☒ Pausiert</td><td>☐ Annulliert (Bürgerschaft)</td><td>☐ Nicht definiert</td></tr>
<tr><td>Kommentar Umsetzungsstand</td><td colspan="3">Aufgrund der Haushaltslage wird diese Aktivität zunächst zurückgestellt.</td></tr>
<tr><td>Beschreibung</td><td colspan="3">Durch eine gezielte Öffentlichkeitskampagne wird das Ökoprofit-Programm innerhalb Lübecks beworben. Die Kampagne wird in Zusammenarbeit mit den Partner:innen der IHK zu Lübeck, HWK Lübeck, Wirtschaftsförderung GmbH, Ökopol GmbH und Klima Pro Lübeck erarbeitet. Bestandteile sind:

Internetseite
Herausarbeiten von Schlüsselbildern
Gestalten passender Kommunikationsformate
Unternehmensakquise durch Dialogmarketing
</td></tr>
</table>

	Die zu erarbeitenden Bestandteile ergänzen die aktuelle Internetseite, den Flyer und die Programmbroschüre, die regelmäßig durch die Hansestadt Hamburg herausgegeben wird.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Kurzkonzept erarbeitet und abgestimmt; Formate veröffentlicht; erreichte Unternehmen gesteigert (jährliche Kurzumfrage durch Partner:innen)
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25 Sachkosten: 25.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_1; WI_Fö_4

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_03* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutz-Netzwerk aufbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 25.000 Euro und eine halbe Personalstelle. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt den Aufbau eines Klimaschutznetzwerkes für Unternehmen und stellt die dazu notwendigen Mittel für eine Personalstelle zur Verfügung. Die Mittel sind für die Wirtschaftsförderung vorgesehen, um Aufgaben zu übernehmen. Es wird ein Unternehmensnetzwerk zum Austausch über Klimaschutzthemen aufgebaut, in dem sich Klimaschutz- oder Nachhaltigkeitsbeauftragte, Energiemanager:innen oder Geschäftsführende austauschen können. Bestandteil des Netzwerkes sind regelmäßige themenbezogene Treffen, Stammtische zum Klimaschutz, Kurzaustausch und Kontaktpflege, Unternehmensbesuche wie Business Brunch, bei denen Best-Practice-Beispiele vermittelt werden. Auch bereits vorhandene Netzwerke sollen zukünftig für das Thema Klimaschutz genutzt werden, beispielsweise in Form von themenbezogenen Netzwerkabenden, Informationsvorträgen oder Einladungen zu Werksbesichtigungen. In Kooperation mit der TH Lübeck werden Unternehmen, die Praxispartner im Modul Betriebliches Umweltmanagement sind, im Anschluss in das Klimaschutznetzwerk eingeladen, um sich auch nach Abschluss der Projekte austauschen zu können. Werkstudierende können auch danach noch den Unternehmen kleinere Umweltmaßnahmen bzw. weitere Einsparungspotentiale aufdecken und Lösungen im Netzwerk aufzeigen. Themen: Alternative Produktion, Mobilität und Motivation der Mitarbeitenden (Green Incentives). Finanzierung durch Fördergelder der Kommunalrichtlinie möglich (Aufbauphase, Netzwerkphase 3 Jahre; Kommunalrichtlinie online).		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Stelle geschaffen; Aufbauphase beantragt und bewilligt; ausreichend Unternehmen angeworben; Netzwerkphase beantragt und bewilligt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 25.000 Euro	Fördermittel: 20.000 Euro möglich

Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_06

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *WI_Fö_05* **Nr. aus 2021**	**Energieeffizienznetzwerke stärken**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Effektivität vorhandener Energieeffizienznetzwerke wird überprüft und bei Bedarf angepasst. Bundesweit und auch durch die IHK in Lübeck wurden Energieeffizienznetzwerke eingerichtet. Hier schließen sich Unternehmen zusammen, die mit Gleichgesinnten effiziente Maßnahmen erarbeiten und Energiebedarfe senken wollen. Ziel der Netzwerke ist, die Energieeffizienz der Unternehmen dauerhaft zu steigern, Energiekosten wie negative Umwelteffekte spürbar zu senken, Ressourcen effizient ein- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen umzusetzen. Ein Energieeffizienz- und Klimaschutznetzwerk zielt darauf ab, sich systematisch, zielgerichtet und unbürokratisch zum Erfahrungs- und Ideenaustausch zu treffen, wobei acht bis 15, mindestens jedoch fünf Unternehmen beteiligt sein sollten. Der Zusammenschluss besteht etwa für zwei bis drei Jahre. In Lübeck existiert ein Energieeffizienznetzwerk, das auch aus Unternehmen anliegender Kreise und Gemeinden besteht. Ein weiteres Energieeffizienznetzwerk ins Leben zu rufen, könnte die Anzahl großer Betriebe, die sich mit der Energiebedarfsreduktion beschäftigen, vergrößern. Die Akquise der Netzwerkpartner:innen ist zwar aufwendig, kann jedoch im gleichen Schritt mit der Akquise der Unternehmen für Ökoprofit und der Klimaschutzvereinbarung erfolgen. Es ist allerdings fraglich, ob Bedarf an einem zusätzlichen Energieeffizienznetzwerk in Lübeck besteht.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *WI_Fö_6* **Nr. aus 2021**	**Digitale Austauschplattform einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Investition in Dienstleistung	Investieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Um den Austausch der Unternehmen des Klimaschutznetzwerkes zu unterstützen, wird eine digitale Austauschplattform erarbeitet. Hier werden Best-Practice-Beispiele vorgestellt. Als mögliche Kooperationspartnerinnen sind die Technische Hochschule oder Universität angedacht. Dort gab es bereits in der Vergangenheit Bestrebungen, Austauschplattformen zu schaffen, z. B. für recycelbare Materialien und Wertstoffe. Es ist zu prüfen, ob bestehende Plattformen erweitert werden können, insbesondere die Smart-City-Plattform, um den hier beschriebenen Zweck zu erfüllen. Auch weitere Analysen wie das Klima-Mapping und andere sind eng verflochten.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH; ggf. Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_03		

Nummer	Thema		
WI_fördern_2	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Anreize für Klimaschutzaktivitäten setzen**		
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, Unternehmen durch finanzielle und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu motivieren, Klimaschutzmaßnahmen im eigenen Betrieb und Wirkungsbereich umzusetzen. Im Stadtgeschehen wird deutlich und positiv wahrgenommen, dass es in Lübeck Klimaschutzunternehmen gibt, deren Arbeit hervorgehoben und wertgeschätzt wird.		
Ausgangslage	Nur wenige Lübecker Unternehmen treten bisher in der öffentlichen Wahrnehmung als Vorreiter im Klimaschutz auf. Es gibt allerdings seit einigen Jahren nachhaltige Unternehmen, die ihren Geschäftssitz in Lübeck haben. Jedoch werden aktuell keine Auszeichnungen oder Wettbewerbe ausgerichtet, die das Engagement Lübecker Unternehmen herausstellen.		
Strategie	Die Verwaltung setzt Anreize durch verschiedene Ansätze: monetäre Förderung, Kooperationsangebote, positive Öffentlichkeitsarbeit und fiskalische Lenkung. Regionale Wettbewerbe und Auszeichnungen sind identitätsstiftend und unterstützen das Gesamtimage. Klimaschutzaktivitäten in Unternehmen können alle Themenfelder betreffen: energetische Sanierung, gesteigerte Energieeffizienz, klimafreundliche Logistik, verändertes Verhalten der Mitarbeitenden in Belangen der Mobilität, nachhaltige Beschaffung und Kreisläufe, was das Verwenden nachhaltiger Rohstoffe bis hin zum Verringern der Abfallmengen inkludiert. Daher müssen Anreize für verschiedene Themenfelder, Unternehmensgrößen und Wirtschaftsbereiche ausgerichtet werden.		
	<u>Stärken</u> Erfolgreich umgesetzte Förderprogramme im Klimaschutz	<u>Chancen</u> großes Vernetzungspotential; Investitionen in Lübecker Unternehmen; THG-Einsparungen in Unternehmen durch Wettbewerb sichtbar machen	
	<u>Schwächen</u> bisher keine Anreize durch Verwaltung; wenig Austausch zwischen Unternehmen und Verwaltung	<u>Risiken</u> wenig direkte Einsparung von THG; Einsparungserfolg geringfügig messbar	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle		
Einzubindende Gruppen	1.201 Haushalt und Steuerung; 1.300 Recht; IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Technische Hochschule Lübeck; Lübeck und Travemünde Marketing GmbH; Wirtschaftsförderung Lübeck; Lübeck Management e.V.		
Zielgruppe	Geschäftsführende und Verantwortliche in Lübecker Unternehmen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl geförderte Unternehmen mit Förderprogrammen (Ökoprofit, E-Taxen, PV)		
Zusätzlicher Nutzen	Es findet eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung statt: Unternehmen haben einen großen Wirkungskreis über ihr eigenes Handeln auf Zuliefer:innen, Kund:innen, Mitarbeitende, Konkurrent:innen.		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *WI_Fö_07* **Nr. aus 2021**	**Kommunales Förderprogramm für Photovoltaik-Machbarkeitsstudien für Unternehmen einrichten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Eigenes Förderprogramm auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Die Klimaleitstelle befindet sich im intensiven Austausch mit Gewerbebetrieben und der Technischen Hochschule Lübeck um die Möglichkeiten für Photovoltaik auf Dächern und Parkplätzen zu verbessern. 2025 gab es dazu bereits zwei öffentliche Veranstaltungen. Es fanden Potentialuntersuchungen für 6 Unternehmen statt, die von Studierenden der Hochschule durchgeführt wurden. Aktuell werden die Ergebnisse der Potentialuntersuchungen ausgewertet. Sofern sich daraus ein sinnvoller Ansatz für ein Förderprogramm ergibt, wird es eingerichtet.		
Beschreibung	Gewerbedächer und -parkplätze bieten mit ihren großen Flächen gute Voraussetzungen, um erneuerbaren Strom zu erzeugen und zu nutzen. Viele Unternehmen verbrauchen tagsüber am meisten Strom. Dies deckt sich mit dem Zeitraum der höchsten Solarstromerträge. Das Lübecker Solarpotentialkataster liefert erste Informationen, inwiefern und welche Dachflächen für Solarenergie geeignet sind. Nach einer individuellen Beratung durch ein:e Expert:in für die konkrete Planung einer Solaranlage, erfolgt die Untersuchung des Bestandsdaches. Ein Förderprogramm soll die erste finanzielle Hürde auf dem Weg zum Strom aus Eigenproduktion für Unternehmen abmildern und Machbarkeitsstudien für Photovoltaik auf Gewerbedächern oder -parkplätzen finanzieren. Gefördert werden Ertragsgutachten, in denen Dachflächen und überdachte Parkplätze hinsichtlich Größe und Eignung geprüft und der mögliche Stromertrag und Wirtschaftlichkeit berechnet werden. Zusätzlich kann die Statik geprüft werden, sofern dies erforderlich ist und keine entsprechenden Daten vorliegen. Unternehmen können bis zu 5.000 Euro Förderung erhalten und sich am Klimaschutznetzwerk beteiligen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Förderrichtlinie aufgestellt; Finanzmittel eingeplant; erste Förderung ausgezahlt; Fördermittel ausgeschöpft		
Finanzierungsansatz	Personalkosten:	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_03; WI_Fö_10; Ü_Klimafonds		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_08* **Nr. aus 2021**	**Anpassung der kommunalen Unternehmensbesteuerung prüfen**	
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung	
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Gebühren	Fördern

Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Austausch mit anderen Kommunen erfolgt. Weitere Prüfung ausstehend.		
Beschreibung	Sollten die Maßnahmen und Aktivitäten keine signifikanten Änderungen in der THG-Bilanz für den Wirtschaftsbereich aufzeigen, müssten ggf. auch regulatorische Maßnahmen getroffen werden. Daher wird geprüft, ob eine Änderung der Unternehmensbesteuerung möglich und zielführend sein kann. Dabei sind alle Steuern und Gebühren, die auf kommunaler Ebene beeinflussbar sind, zu betrachten. Es wird geprüft, wie die kommunale Besteuerung für den Klimaschutz eingesetzt werden kann, indem z. B. die Gewerbesteuer für nachhaltig wirtschaftende Einzelhändler:innen verringert wird. Und ob eine geringere Besteuerung für Unternehmen, die sich an Klimaschutzkriterien halten, eine Lenkungswirkung hat.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 1.300; 1.201		
Meilensteine	Rechtliche Möglichkeit geprüft; kommunale Besteuerungsvorgabe formuliert; Beschluss der Lübecker Bürgerschaft erwirkt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_18		

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *WI_Fö_09* **Nr. aus 2021**	**Unternehmenswettbewerb für Klimaschutz durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Wettbewerbe/Preise	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ein Klimaschutzwettbewerb für Unternehmen zeichnet jährlich Betriebe aus, die vorbildlich agieren. Jedes Unternehmen kann ein bereits realisiertes Projekt anhand einer Projektskizze einreichen. Die Projekte stammen zum Beispiel aus den Themenbereichen: Energie- und Ressourceneffizienz, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltige Beschaffung oder Lieferketten, klimafreundliche Mobilität, Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Die Preise werden in drei Kategorien verteilt. Kategorien: • Energie, Gebäude & Infrastruktur • Mobilität & Verkehr • Arbeitsplatz & Ernährung Bewertungskriterien: • Potential, um CO_2 und/oder Ressourcen einzusparen • Innovationsgehalt • Umsetzung bzw. Durchführbarkeit • Sonderwertung Beteiligung Bewerben können sich Unternehmen, Selbstständige und öffentliche Einrichtungen. Die eingereichten Projekte werden in einem Projektspeicher als Best-Practice-Beispiele gesammelt und sind für andere Unternehmen als Handlungsoptionen abruf- und nutzbar.		

	Über das Netzwerk Hansebelt können positive Projekte vermarktet werden. Bei Beginn der Aktivität ist das Programm und der Preis des Wettbewerbs festzulegen		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Erster Wettbewerb gestartet; 20 Bewerbungen eingegangen; Bewerbungszahlen jährlich gewachsen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_03		
Nr.: *WI_Fö_10* **Nr. aus 2021**	**Weitere kommunale Förderprogramme erarbeiten und einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramme einrichten	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Es ist notwendig, weitere kommunale Förderprogramme für Lübecker Unternehmen zu erarbeiten, welche auf vorangegangene Marktrecherche und Austausch mit Wirtschaftsvereinigungen basieren. Klimaschützende Aspekte können sein: Beratungsleistungen zur Energieeffizienz, Ressourcenmanagement, Aufstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes und True-Cost-Bilanzierung in kleinen und mittelständischen Unternehmen und/oder für einzelne Wirtschaftsbereiche (z. B. Kühlgerätetausch im Lebensmitteleinzelhandel). Förderung von x Unternehmen jeweils aus den Bereichen: • Grundstoffindustrie • Produzierendes Gewerbe • Handel, Handwerk, Gewerbe • Dienstleistung Geförderte Unternehmen können sich weiterhin im Klimaschutznetzwerk beteiligen und so von weiterem Austausch profitieren.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_03; Ü_Klimafonds		

<table>
<tr><td>Nummer
WI_fördern_3</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Schulungs- und Beratungsangebote schaffen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Durch gezielte Informations- und Beratungsangebote wird Klimaschutz in Unternehmen verankert. Lübecker Unternehmen erhalten unkompliziert schnelle Hilfestellungen und sind gut geschult, um eigene Klimaschutzaktivitäten umzusetzen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Unternehmen haben begrenzt zeitliche Ressourcen, um sich mit der großen Anzahl an möglichen Klimaschutzmaßnahmen und dazugehörigen Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen. Daher ist es sinnvoll, niedrigschwellige und unternehmensbezogene Beratungsangebote zu etablieren, die als Anlaufstelle für jedes Unternehmen in Lübeck gelten, das Klimaschutz im eigenen Unternehmen umsetzen möchte.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Bestehende Angebote werden gebündelt, durch sinnvolle Elemente ergänzt und mithilfe von Veranstaltungen bekannt gemacht.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Stärken</u>
Beratungsangebote der IHK zu Lübeck etabliert
Kompetenzzentren und Institute der Hochschulen als potentielle Unterstützer und Wissensvermittelnde
Fördermöglichkeiten vorhanden (Innovationsförderung)</td><td><u>Chancen</u>
Fach- und Firmenwissen wird gebündelt und genutzt</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Schwächen</u>
Kontinuität von Angeboten und Veranstaltungen nur teilweise vorhanden;
Keine gebündelte Anlaufstelle für Unternehmen</td><td><u>Risiken</u>
Finanzierung</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">Wirtschaftsförderung Lübeck</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Investitionsbank Schleswig-Holstein; IB.SH Energieagentur; CO_2-online gGmbH</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Lübecker Unternehmen und andere Institutionen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt.
Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Nr.: *WI_Fö_11* **Nr. aus 2021**	**Beratungsangebot für Unternehmen anbieten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Es wird ein Beratungsangebot geschaffen, um zu den vorhandenen Klimaschutzangeboten zu informieren (wie Ökoprofit, Verbraucherzentrale, Klima-Coaches, Transformationskonzepte des BMWK) und Fördermittelangebote und Energieeinsparpotentiale aufzuzeigen. Die Berater:innen sprechen aktiv Unternehmen vor Ort an und bewerben ihr Angebot. Ziel ist, Lübecker Unternehmen regelmäßig zu deren Einsparpotentialen zu beraten, zu realisierten Klimaschutzmaßnahmen und den möglichen nächsten Schritten.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Grundangebot (Fördermittel, bestehende Beratung) geschaffen; Unternehmen erstmals beraten; Beratungsangebots (Energieberatung) ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 15.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadtverwaltung_05		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_12* **Nr. aus 2021**	**Veranstaltungsreihen durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 50.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Es werden Veranstaltungsreihen zum Themen-Komplex Klimaschutz in Unternehmen zusammen mit Wirtschaftsverbänden angeboten, um über Best-Practice-Beispiele, neue Vorgaben und Fördermittel sowie Fachthemen zu informieren und den Austausch anzuregen. Es ist wichtig, Best-Practice-Beispiele und Auszeichnungen zu kommunizieren, um diese gegenüber der Öffentlichkeit gut sichtbar darzustellen. Mögliche Formate: • Fachforen • Klimaschutztage • Kongress mit Wissenschaft		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		

Meilensteine	Regelmäßige Format etabliert; Teilnahmezahlen gestiegen; weiterer Formate ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *WI_Fö_13* **Nr. aus 2021**	**Beratungsstelle für Klimaschutz-Fördermittel (Manager:in für Anträge) einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Unternehmen brauchen eine Anlaufstelle, um sich zu den Möglichkeiten individuell beraten zu lassen. Daher wird eine Beratungsstelle zu Klimaschutz-Fördermitteln geschaffen, die zu bestehenden Fördermittelprogrammen berät und darüber hinaus Hilfe bei der Antragstellung gibt. Durch den Aufbau einer zentralen Anlaufstelle bei der Stadt haben Unternehmen eine:n kompetente:n Ansprechpartner:in für alle aufkommenden Fragen (pull), außerdem kann von dort aus auf Unternehmen zugegangen und Aktivitäten gefordert werden (push). Dafür sollte die Klimaleitstelle gestärkt oder die Energie- und Klimaagentur eingerichtet werden.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck (operativ); 3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *WI_Fö_14* **Nr. aus 2021**	**Unterstützungsangebot „klimaneutrale Unternehmen“ einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Unternehmen, die sich dem Ziel der Klimaneutralität verpflichten, werden auf dem Weg dorthin unterstützt und begleitet. Dies umfasst eine fachliche Beratung bei einzelnen Arbeitsschritten im Prozess, eine organisatorische Begleitung und finanzielle Unterstützung. Inhalte der Beratung können z. B. sein: ganzheitliche Mobilität, Energie-Check, Ausbau erneuerbarer Energieproduktion, Klimaanpassung am Gebäude und auf dem Gelände.		

Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck (operativ); 3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur
Meilensteine	Noch zu klären
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nummer	**Thema**		
WI_fördern_4	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Gewerbegebiete transformieren**		
Ziel	Ziel ist, Synergieeffekte der Unternehmen in bestehenden Gewerbegebieten voll auszuschöpfen, zu gemeinschaftlichen Klimaschutzaktivitäten zu motivieren und in sämtlichen Bestandsgewerbegebieten den Klimaschutz zu stärken. den gesamten Bestand an Gewerbegebieten zu verändern und dort den Klimaschutz zu stärken.		
Ausgangslage	In Lübeck existieren acht Gewerbegebiete: Skandinavienkai, Roggenhorst, Herrenwyk, Dänischburg, Schlutup, Gleisdreieck bzw. Niels-Bohr-Ring und Genin-Süd. Die Zusammensetzung der Unternehmen an den Standorten variiert stark von Hafenbetrieben bis zu Einzelhandelszentren und Handwerksbetrieben. Dies ist mitunter durch die verschiedenen verkehrlichen Anbindungen historisch gewachsen. So verfügen zwei Gebiete über Gleis- und Hafenanschlüsse, drei weitere liegen in direkter Nähe zur Autobahn. Grundsätzlich weisen die älteren Gebiete tendenziell eine veraltete Infrastruktur auf. Bisher gibt es wenig institutionalisierte Kooperationen zwischen den Unternehmen in Lübecker Gewerbegebieten. Durch einen Zusammenschluss von Firmen im Gewerbegebiet Genin-Süd wurde der Verein „Wir in Genin“ gegründet und ist seitdem aktiv, um die Zusammenarbeit unter den Betrieben auszubauen. Nicht alle Unternehmen des Gebietes sind auch Mitglied im Gewerbeverein. Auch in anderen Gewerbegebieten werden Kooperationen gelebt bzw. in Form von regelmäßig stattfindenden Unternehmer:innentreffen durch die Wirtschaftsförderung Lübeck initiiert (z.B. Herrenwyk).		
Strategie	Eine Kooperation zwischen den Betrieben in den jeweiligen Gebieten ist das Kernelement des Gelingens. Es ist sinnvoll, eine Person mit Koordinationsaufgaben pro Gewerbegebiet zu etablieren, die den Netzwerkaufbau und die Klimaschutzaktivitäten betreut. Klimaschutzaktivitäten in Unternehmen können alle Themenfelder umfassen: energetisches Sanieren, Steigern der Energieeffizienz, klimafreundlichere Logistik und veränderte Mobilität der Mitarbeitenden, nachhaltige Beschaffungsprozesse, was auch bedeutet, nachhaltige Rohstoffe zu verwenden und Abfallmengen zu reduzieren. Dies sollte vorab durch ein Konzept strategisch, zeitlich und finanziell geplant werden. Die kooperierenden Aktivitäten umfassen den Aufbau von Netzwerken, um gemeinsam Synergieeffekte zu bilden und zu nutzen: auf diese Weise können Strom und Wärme gespart, erneuerbare Energien gesteigert, Mobilitätsprojekte gemeinsam genutzt und Ressourcen geschützt werden.		
	<u>Stärken</u> durch gebietsbezogene Maßnahmen können Synergien geschaffen werden; praxisnahe Beispiele lassen sich leichter vermitteln Standort mit hoher Lebensqualität fördert Umweltbewusstsein	<u>Chancen</u> Konzepte können auf mehrere Gebiete übertragen werden; Best-Practice-Gebiete deutschlandweit vorhanden; Finanzielle Förderung und niedrigschwelliger Einstieg unterstützt langfristiges Engagement Gesetzgebung drängt auch klein- und mittelständische Unternehmen zum Handeln	
	<u>Schwächen</u> keine Verpflichtungen zur THG-Einsparung	<u>Risiken</u> Insbesondere kleine Unternehmen haben wenig Interesse an Zusammenarbeit aufgrund mangelnder Ressourcen; Geringes Wissen bei Unternehmen über die Chancen nachhaltigen Wirtschaftens	

Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Wirtschaftsförderung Lübeck
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Gewerbevereine; Unternehmen
Zielgruppe	Unternehmen, die in Lübecker Gewerbegebieten ansässig sind
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	
Zusätzlicher Nutzen	
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_15* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzmanager:innen für bestehende Gewerbegebiete etablieren**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf mindestens 20.000 Euro und ein bis zwei Personalstellen. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, dass bei der Wirtschaftsförderung ein Klimaschutzmanagement für Gewerbegebiete aufgebaut wird, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, Klimaschutzpotentiale mit den ansässigen Firmen zu heben und Maßnahmen umzusetzen. Die zuständigen Klimaschutzmanager:innen unterstützen und beraten Einzelbetriebe und erarbeiten zeitgleich betriebsübergreifende Lösungen zur Klimaschutztransformation. Sie bündeln Klimaschutzaktivitäten und können so fehlendes Know-how oder mangelnde zeitliche Ressourcen in den Firmen ersetzen. Die Personen erarbeiten mit den ansässigen Unternehmen ein Klimaschutzkonzept und setzen dies gemeinsam um. Durch die feste Personalressource gibt es eine:n „Kümmerer:in, der oder die zeitliche Kontinuität und fachliche Expertise mitbringt. Sie ist auch ansprechbar, wenn es um das Einwerben von Fördermitteln und Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten geht. Zunächst erfolgt eine Priorisierung der Gewerbegebiete, indem die Zusammensetzung der Unternehmen, das Entwicklungspotential, ihre Energiebedarfe und jeweilige Bereitschaft zur Zusammenarbeit erhoben und verglichen werden. Die Energiebedarfe können durch ein sogenanntes „Klimamapping“ erhoben werden. Dafür ermitteln TraveNetz und Stadtwerke Lübeck, in welchen Gebieten die höchsten Gas- und Strombedarfe bestehen. Die Gebiete Genin-Süd und Genin-alt, sowie Roggenhorst werden als erste Gebiete für das Klimaschutzmanagement fokussiert. Sie gelten als Modellprojekte für die Klimaschutztransformation von weiteren Gebieten. Erfahrungen aus diesen Vorhaben werden für künftige Transformationen genutzt. Mittelfristig ist für jedes bestehende Gewerbegebiet eine Personalstelle zu schaffen. Diese sind zunächst zeitlich auf zwei Jahre befristet. Anschließend ist mit den ansässigen Unternehmen eine Evaluation durchzuführen und über eine Weiterführung zu verhandeln. Es wird geprüft, ob die Personalstellen durch die Kommunalrichtlinie gefördert werden können. Darüber hinaus kann eine wissenschaftliche Begleitung der Aktivitäten durch die TH Lübeck erfolgen.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Erste Personalstelle geschaffen; Gebiete priorisiert; Etablierung und Weiterfinanzierung durch ansässige Firmen erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_16; WI_Fö_17		

Nr.: *WI_Fö_16* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutztransformation bestehender Gewerbegebiete konzipieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planungen/Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 100.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das neu geschaffene Klimaschutzmanagement der KWL/Wirtschaftsförderung, ab 2024 eine Strategie zur Transformation für das Gewerbegebiet Genin und Roggenhorst zu erstellen, um Potentiale zur Senkung der Treibhausgase und für geeignete Maßnahmen aufzuzeigen. Um in Gewerbegebieten die Klimaschutzaktivitäten effektiv voranzubringen, ist es sinnvoll, Transformationsstrategien für einzelne Gebiete zu erstellen, die THG-Minderungspotentiale und geeignete Maßnahmen inklusive beteiligter Akteur:innen und finanzieller Auswirkungen aufzeigen. Denkbar ist auch, in den Konzepten einen Schwerpunkt zur THG-Reduktion zu setzen. Dieser ist abhängig vom Gebietscharakter und kann beispielsweise im Bereich nachhaltige Mobilität, Erzeugung erneuerbarer Energien oder klimaangepasstes Gewerbegebiet liegen. Auch hier könnte ein „Klimamapping“ erfolgen (vgl. Aktivität WI_Fö_15). Aspekte zur Digitalisierung im Kontext von Smart Cities sollten einbezogen werden. Beispiele für Klimaschutzteilkonzepte für Gewerbegebiete gibt es viele. Zu nennen sind hier der Green Industry Parc Freiburg, HIP Kiel-Wellsee, G3 – Grüne Gewerbegebiete Mecklenburg-Vorpommern. Die Strategien werden von den jeweiligen Klimaschutzmanager:innen (siehe Aktivität WI_Fö_15) in Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen erstellt und umgesetzt. Dafür ist zunächst notwendig, ein Netzwerk aus den im Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen aufzubauen. Die zu beauftragenden Studien werden anteilig aus kommunalen Geldern finanziert. Auch die ansässigen Unternehmen sollten perspektivisch einen finanziellen Beitrag leisten, da sie von den Maßnahmen profitieren.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Daten (Energie, Verkehr, Waren, Ressourcen) erfasst; Erarbeitung der Senkungspotentiale abgeschlossen; Handlungsempfehlungen erarbeitet; konkrete Umsetzung begonnen; Maßnahmen (THG-Bilanz) evaluiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_15, WI_Fö_17		

Nr.: *WI_Fö_17* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutznetzwerke in den Gewerbegebieten aufbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk/Forum aufbauen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität ist mit vorhandenen Ressourcen nicht umsetzbar. Mittelbedarf 50.000 Euro. Wird im Rahmen des Strategieprozesses Wirtschaftsförderung behandelt.		
Beschreibung	Für den Klimaschutz ist es sinnvoll, die Unternehmen in Gewerbegebieten weiter zu vernetzen, um mit ihnen gebündelt an Klimaschutzmaßnahmen vor Ort zu arbeiten. In bestehenden Netzwerken wie dem Gewerbeverein Genin werden gemeinsame Klimaschutzmaßnahmen ausgearbeitet. In anderen Gewerbegebieten muss zunächst ein Netzwerk aufgebaut werden, eventuell mithilfe einer Beratung des Gewerbevereins Genin. Die Netzwerke können auch genutzt werden, um Ressourcen in Gewerbegebieten gemeinsam zu nutzen. Die TH Lübeck arbeitet bereits an einem Pilotprojekt mit dem Gewerbeverein Genin.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Netzwerk „Wir in Genin“ erweitert; Netzwerk in priorisiertem Gebiet aufgebaut; regelmäßige Netzwerktermine mit gestiegenen Teilnahmezahlen etabliert; Netzwerkanalyse hat messbaren Netzwerkeffekt gezeigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_15, WI_Fö_16		

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Systemisches Handlungsfeld

Nummer Ü_Stadtverwaltung	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung ☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung ☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutz in Lübeck steuern**
Maßnahmentitel	**Die Stadtverwaltung stärker positionieren**
Ziel	A) Verwaltung, Eigenbetriebe und Gesellschaften stehen gemeinsam für das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 ein. Die Verantwortung für dieses Ziel ist auf allen **Leitungsebenen** verankert. B) Die Strukturen innerhalb der Verwaltung sind für den kommunalen Klimaschutz effektiv: **Zuständigkeiten, Abläufe und Entscheidungsregeln sind definiert**. C) Klimaschutz wird als Querschnittsthema gelebt: Jeder Bereich leistet den Beitrag, der im eigenen Kompetenzbereich liegt. Die vielfältigen Aufgaben werden somit **auf vielen Schultern verteilt**. D) Die mit der Umsetzung betrauten Organisationseinheiten sind ausreichend mit **Budget, Sachmitteln und Stellen ausgestattet**, um die Aufgaben wahrzunehmen.
Ausgangslage	A) Die Klimaleitstelle und die Steuerungsgruppe Klima koordinieren den Klimaschutz innerhalb der Verwaltung, haben jedoch keine Entscheidungs- oder Weisungsbefugnisse. B) Die Klimaleitstelle als Stabsstelle im Bereich UNV überwacht die Einhaltung der Klimaziele. Politisch findet jedoch lediglich ein Austausch mit dem Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung statt, obwohl Klimaschutz in allen Ausschüssen Thema sein sollte. C) Querschnittsaufgaben wie etwa Öffentlichkeitsarbeit sind bei der Klimaleitstelle verortet, obwohl die fachlichen Expert:innen teilweise in anderen Bereichen zu finden sind. D) Viele Aufgaben im Klimaschutz sind weder mit ausreichend Personal noch mit ausreichend Sachmitteln ausgestattet. Dies ist jedoch erforderlich zur erfolgreichen Umsetzung dieser notwendigen Querschnittsaufgabe.
Strategie	A) Entscheider:innen und Steuerungsbefugte der Verwaltung stehen offensiv für Klimaschutz ein und nutzen ihre Machtposition zur Umsetzung. B) Strukturelle Hemmnisse werden erkannt und durch organisatorisches Umstrukturieren abgebaut. C) Alle Fachbehörden und Service-Einheiten bringen ihr Expert:innenwissen für den Klimaschutz aktiv ein und bilden sich weiter, um die jeweilige Fachkompetenz nutzen zu können. D) Im Masterplan Klimaschutz werden die notwendigen Ressourcen benannt, um diese bei Politik und Verwaltung einzuwerben (deshalb hier keine neue Aktivität).
	<u>Stärken</u> Klimaleitstelle als Stabsstelle; Beschluss zur Treibhausgasneutralität <u>Chancen</u> Fachebene und Ebene der Entscheider:innen haben gemeinsam hohe Wirksamkeit; Stadtwerke als Partner
	<u>Schwächen</u> Eingliederung der Klimaleitstelle in die Fachebene (untere Hierarchie); kein Ausschuss für Klimaschutz <u>Risiken</u> entgegenstehende Belange führen zu Zielkonflikten; teilweise fehlende Wirtschaftlichkeit der Klimaschutzmaßnahmen
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Fachbereich 1 Bürgermeister; 1.101 Bürgermeisterkanzlei; Fachbereich 1 bis 5: Fachbereichsleitungen; jeweiliges Fachbereichscontrolling; Bereichsleitungen; Geschäftsführungen der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Steuerungsgruppe Klima;

	Mitarbeiter:innen der städtischen Gesellschaften; Fachausschüsse
Zielgruppe	Mitarbeiter:innen der Verwaltung, der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe, Lokalpolitiker:innen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Durch eine effektive Steuerung werden alle fachlichen Themen auf der operativen Ebene unterstützt. Die Wirkung auf die Treibhausgasemissionen ist groß, aber nicht quantifizierbar.
Erfolgsindikatoren	Umsetzungsstand des MAKS
Zusätzlicher Nutzen	Synergien bilden für alle Themen der Nachhaltigkeit und zum Teil der Klimaanpassung.
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *Ü_Stadt_06* **Nr. aus 2021**	**Genehmigungsprozesse bürgerfreundlich gestalten und Bürger:innen direkt beraten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Stadtweite AG zur Wärmewende ist gegründet und wird die internen Prozessabläufe kontinuierlich verbessern.		
Beschreibung	Um die wahrgenommenen bürokratischen Hürden für Sanierungen und erneuerbare Energien abzubauen, werden interne Prozesse optimiert und das Verfahren nach außen verständlicher präsentiert. Die interne Prozessoptimierung vereinfacht Abläufe und richtet sie möglichst bürgerfreundlich aus. Nach außen hin werden Antragsprozesse daraufhin von einer zentralen Stelle begleitet, sodass Lübecker:innen eine:n Ansprechpartner:in und „Kümmer:in" haben. Diese Stelle übernimmt die Initialberatung, koordiniert den Prozess mit den Beteiligten und sucht ggf. nach alternativen Lösungen. Nach außen hin entsteht so ein einheitliches Bild, das idealerweise durch Online-Anträge und schnelles digitales Feedback abgerundet wird. Anfangs reicht eine Person für diese Aktivität, bei großer Nachfrage muss personell aufgestockt werden. Mittelfristig soll diese Aufgabe von der Energie- und Klimaagentur übernommen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Ansprechperson zur Verfügung gestellt; zu berücksichtigende Belange und Behörden zusammengestellt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: 1	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		
Nr.: *Ü_Stadt_03* **Nr. aus 2021**	**Aktivitäten und Daten der städtischen Gesellschaften ins städtische Klimaschutzmonitoring aufnehmen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Regulatorische Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Vorerst pausiert. Mit Klimaleitstelle ist vereinbart, dass die Wiederaufnahme von dort ausgelöst wird. Aus fachlicher Sicht sind die zu erhebenden Daten zu definieren und zu vereinheitlichen. Da die Verpflichtung zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts gemäß CSRD nicht mehr verpflichtend ist, müsste hier eine eigene Definition gefunden werden. Das Monitoring kann, je nach Art und Frequenz der erforderlichen Datenerhebung, Teil bzw. Ergänzung des bestehenden Beteiligungsberichtswesens werden oder als separates Berichtswesen aufgebaut werden.		
Beschreibung	Die städtischen Gesellschaften verfolgen vorrangig ihren jeweiligen Gesellschaftszweck, tragen als kommunale Unternehmen aber zugleich eine besondere öffentliche Verantwortung. Die Gesellschaftsverträge verpflichten die Unternehmen insoweit auch auf gesamtstädtische Interessen. Das Ziel des Masterplans Klimaschutz mit Treibhausgasneutralität bis 2040 stellt ein solches Interesse dar, an ihm müssen sich		

	folglich auch die städtischen Gesellschaften orientieren. Die Geschäftsführungen verantworten die operative Umsetzung dieses Ziels. Die Hansestadt Lübeck erhält von den Gesellschaften im Rahmen des Berichtswesens aussagekräftige Kennzahlen zu eigenen Aktivitäten für das Klimaschutzmonitoring. Die Klimaleitstelle wiederum unterstützt bei der Auswahl und Erhebung der Kennzahlen und der Festlegung des Standards.
Verantwortliche/r	1.201.5 Beteiligungscontrolling
Meilensteine	Relevante Kennzahlen ermittelt; Kennzahlen und Indikatoren im Berichtswesen aufgenommen
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Nr.: *Ü_Stadt_02* **Nr. aus 2021**	**Klimaziele als strategische Ziele der HL als städtische Gesellschafterin kommunizieren und Aktivitäten der Gesellschaften einbeziehen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Regulatorische Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	beschlossen		
Beschreibung	Der Bürgermeister wird beauftragt, den Masterplan und die damit in Verbindung stehenden Beschlüsse den städtischen Gesellschaften zur Kenntnis zu geben. Die Gesellschaftervertreter:innen der Hansestadt Lübeck lassen das Thema zeitnah auf die Tagesordnung der Gesellschafterversammlungen setzen, nachdem der Masterplan beschlossen wurde. Ziel ist, das Querschnittsziel auf Führungsebene zu verankern und zu steuern, um Herausforderungen und Hürden sichtbar zu machen und bei Fehlentwicklungen gegenzusteuern. Die Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck in den Aufsichtsräten werden gebeten, die Umsetzung in den Gesellschaften zu unterstützen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Aufsichtsratsmitglieder der städtischen Gesellschaften		
Meilensteine	TOP Klimaschutz in Gesellschafterversammlungen kommuniziert		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_11* **Nr. aus 2021**	**Klimaauswirkungen von Beschlussvorlagen ermitteln**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standards	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☒ **Beschluss gefasst, noch nicht gestartet**	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Grundlage für Umsetzung: Beschluss liegt vor		
Beschreibung	Aktuell enthält jede Beschlussvorlage ein von der oder dem Verfasser:in auszufüllendes Feld: „Auswirkungen auf den Klimaschutz“. Diese Bewertung ist sehr subjektiv und entfaltet keine Lenkungswirkung, denn sie erfolgt nach Erstellen der Vorlage. Ziel soll aber sein, den Klimaschutz von Anfang an mitzudenken und die Gestaltungsmöglichkeiten im		

	jeweiligen Prozess auszuschöpfen. Deshalb soll das Verfahren an den Anfang gestellt werden. Der Großteil der Beschlussvorlagen gehört einer bestimmten Kategorie an, z. B. Erstellung eines Gebäudes, Bau einer Straße, Durchführung eines Marktes. Die Bereiche müssen für ihre unterschiedlichen Verfahren Klimaschutzstandards entwickeln, die dann bei jeder zukünftigen Verwaltungsvorlage zu berücksichtigen sind. Die Klimaleitstelle unterstützt fachlich. Weiterer Vorteil der Standards ist, dass alle Vorlagen der gleichen Kategorie in gleicher Art bewertet werden. In den Vorlagen wird dann jeweils dargelegt, ob den Standards Rechnung getragen oder warum im Einzelfall abgewichen werden musste. Die jeweiligen Standards sollen der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt werden und Verbindlichkeit erlangen.
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: alle Bereiche
Meilensteine	Anzahl Standards für Prozesse entwickelt
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *Ü_Stadt_01* **Nr. aus 2021**	**Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen als regelmäßigen TOP im Senat aufnehmen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Die Maßnahmen des MAKS betreffen fast alle Bereiche und Dienststellen: Bei den Bereichsleitungen liegt die operative Fachverantwortung, um die Klimaschutzmaßnahmen des Masterplans umzusetzen. Im Senat wird in regelmäßigen, noch festzulegenden Abständen über Umsetzungserfolge, aber auch Kommunikationsdefizite, Interessenkonflikte und weitere Hemmnisse berichtet. Vorschlag ist, sich einmal im Monat auszutauschen. Nach Möglichkeit soll eine schnelle Lösung herbeigeführt werden.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Fachbereichsleitungen		
Meilensteine	TOP Klimaschutz im Senat kommuniziert		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_04* **Nr. aus 2021**	**Empfehlungen für den Senat durch Steuerungsgruppe Klima als zentrales Verwaltungsgremium erarbeiten lassen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		

Beschreibung	Die Steuerungsgruppe ist in ihrer Struktur quer zu der vorhandenen Verwaltungsgliederung ausgerichtet. Bisher werden in diesem Gremium Informationen ausgetauscht. In Zukunft sollen jedoch konkrete Ergebnisse und Empfehlungen erarbeitet werden: Um in den Sitzungen der Unterarbeitsgruppen und der Steuerungsgruppe qualitativ gute Ergebnisse zu erzielen, entsenden die Fachbereichsleitungen die jeweils thematisch erforderlichen Mitarbeiter:innen. Diese kommunizieren die Arbeitsergebnisse binnen Monatsfrist mit ihren Fachbereichsleitungen. Werden in dieser Frist keine Zielkonflikte mitgeteilt, ist die Entscheidung verbindlich und wird im Senat mitgeteilt. Konflikte legt der Umweltsenator dem Senat zur Entscheidung vor. Ziel ist, dass Fachkompetenzen und Entscheider:innen gemeinsam arbeiten und sich in ihren jeweiligen Rollen ergänzen.		
Verantwortliche/r	Fachbereichsleitungen; Geschäftsführungen städtischer Gesellschaften und Eigenbetriebe		
Meilensteine	Bestimmte Anzahl an Entscheidungen von der Steuerungsgruppe Klima getroffen; bestimmte Anzahl an Empfehlungen von der Steuerungsgruppe Klima ausgesprochen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_05* **Nr. aus 2021**	**Einrichtung Regionaler Energieagenturen beim Land einfordern**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Um Klimaschutzmaßnahmen wie etwa die Umgestaltung eines Altbaus hin zur Klimaneutralität durchzuführen, müssen Lübecker:innen häufig viele separate Beratungsstellen aufsuchen und sich zu folgenden Themen erkundigen: Heizungsanlage, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen zu Wasser & Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung. Durch die unterschiedlichen Blickwinkel der Auskunft erteilenden Stellen werden teilweise sich widersprechende Ratschläge gegeben. Um den Service zu verbessern, regt die Stadtspitze die Landesebene an, regionale Anlaufstellen zu schaffen, die nach dem Konzept einer „One-Stop-Agency" Beratung, Unterstützung und Motivation aus einer Hand anbieten. Lübeck wird als Standort für die Region Ost (Hansestadt Lübeck, Ostholstein, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn, Kreis Herzogtum Lauenburg) vorgeschlagen. Die vorhandenen Beratungsangebote reichen nicht aus, um das Ziel der Treibhausgasneutralität schnell zu erreichen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister		
Meilensteine	Anliegen auf Landesebene richtig platziert; Beschluss der Landesbehörde zum Thema gefällt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli: Kompetenzzentrum Klimaneutralität initiieren		
Nr.: *Ü_Stadt_07* **Nr. aus 2021**	**Themenübergreifenden Ausschuss für Klima, Stadtentwicklung und Freiraumplanung (KSF) einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**

	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ziel ist, die lokale Politik enger in den Klimaschutzprozess einzubinden. Dafür soll zusätzlich zur Präsentation von Ergebnissen prozessorientiert zusammengearbeitet werden. Es wird auf die bewährte Struktur des Fachausschusses zurückgegriffen: Da bisher das Thema Klimaschutz in vielen Ausschüssen als Stückwerk behandelt wird, gibt es künftig einen neuen Ausschuss für Klima, Stadtentwicklung und Freiraumplanung, der einmal monatlich tagt. Hier können Klimaschutzthemen aus übergeordneter Perspektive angemessen diskutiert werden. Das entlastet den derzeit zweimal pro Monat tagenden Bauausschuss, der entsprechend nur einmal im Monat tätig werden muss, sodass im Endeffekt kein neuer Sitzungstermin anfällt. Auf diese Weise kann zielgerichtet über Funktionen und übergeordnete Ziele diskutiert und entschieden werden, anstatt allein über Sachthemen und Einzelziele zu verhandeln. Beispiel: Sachthema – mehr PV, Funktion – alle Bedürfnisse über grünen Strom erledigen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Fachbereichsleitungen		
Meilensteine	Struktur und Verantwortlichkeiten erarbeitet; neuer Ausschuss eingerichtet; neuer Ausschuss in Sitzungen getagt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_08* **Nr. aus 2021**	**Weiterbildungen für Themen des Klimaschutzes anbieten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kapazitätsausbau/Schulungen	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Maßgeschneiderte Fortbildungsangebote zum Klimaschutz sollen für diverse Fachaufgaben entweder in Lübeck angeboten oder externe Angebote genutzt werden, denn Klimaschutz muss deutlich intensiver als bisher in den Fachaufgaben und Prozessen der Stadtverwaltung verankert sein. Jede:r motivierte und kompetente Mitarbeiter:in soll diesen Prozess befördern, da er oder sie über das jeweilige Fachwissen verfügt, die Arbeitsabläufe vor Ort kennt und damit auch Möglichkeiten der Steuerung hat. Deshalb soll besonderer Wert auf Wissensmanagement und Lernen im Klimaschutz gelegt werden. Das motiviert die Mitarbeiter:innen für Veränderungsprozesse und steigert die Qualität der Arbeit.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: alle Bereiche; 1.110 Personal; Fortbildungszentrum		
Meilensteine	Anzahl der Fortbildungsveranstaltungen besucht		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_09* **Nr. aus 2021**	**Klimaziele bzw. Umsetzungsprozess zentral überwachen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Ziel ist, die Aufgabe des Monitorings im Klimaschutz von der operativen Ebene (Klimaleitstelle) in die Steuerungsebene zu verlagern. Dafür soll jeweils das Controlling der jeweiligen Fachbereiche die Aufgabe erhalten, die im MAKS abgeleiteten Klimaziele zu überwachen. Die Klimaleitstelle arbeitet fachlich zu, indem sie Qualität und die Wesentlichkeit der Klimaziele prüft. Das Controlling unterstützt die Bereiche beim SMARTen Ausgestalten der Ziele und verantwortet die organisatorische Abwicklung. Aus diesem Grund orientieren sich Gliederung des Masterplans und Stellschrauben zum Klimaschutz an der Gliederung der Klimaziele im Haushalt. Das jeweilige Fachbereichscontrolling bündelt die Ergebnisse und stellt diese jährlich für die Entscheidungsträger:innen zusammen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: Fachbereichscontrolling gemeinsam mit Bereichen		
Meilensteine	SMARTE Klimaschutzziele definiert und umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_10* **Nr. aus 2021**	**Klimafolgekosten aller Investitionen im Haushalt darstellen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kostenermittlung	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Im aktuellen Haushalt soll anhand der 25 Stellschrauben zum Klimaschutz aufgezeigt werden, welche Haushaltsanmeldungen klimarelevant sind. Die Verknüpfung von Haushaltsanmeldungen mit zugehörigen Stellschrauben erhöht die Transparenz für einen auf Klimaschutz ausgerichteten Haushalt – nur so kann nach klimarelevanten Haushaltsanmeldungen gefiltert und gegebenenfalls nachgesteuert werden. In einem zweiten Schritt werden in den folgenden Jahren die Haushaltsanmeldungen mit Klimarelevanz weiter analysiert. Ziel ist darzustellen, welcher Teil des Investitionsvolumens dem Klimaschutz direkt zugutekommt bzw. zuwiderläuft. Ergänzend werden vermiedene Klimafolgekosten dargestellt. Darüber hinaus wird bei negativen Klimafolgewirkungen Divestment betrieben. Divestment ist das Gegenteil von Investment. Das bedeutet, dass klimaschädliche Aktien, Anleihen oder Investmentfonds im Rahmen einer Finanzprüfung abgestoßen werden. Die Klimaleitstelle berät fachlich.		
Verantwortliche/r	1.201 Haushalt & Steuerung		
Meilensteine	Klimarelevante Haushaltsanmeldungen ermittelt und beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_12* **Nr. aus 2021**	**Teil-Zentralisierung und Aufbau einer strategischen Beschaffung prüfen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Derzeit erfolgen Beschaffung und Vergabe weitgehend eigenverantwortlich in den (Fach-)Bereichen, also dezentral. Die Regeln dafür sind in der Vergabeordnung dokumentiert. Um den Klimaschutz zu stärken, soll diese deutlicher auf Klimaschutz ausgerichtet werden. Im Rahmen eines befristeten Projektes werden dafür Grundlagen geschaffen und Schulungsmodule entwickelt (siehe Maßnahmenblatt RES_Beschaffung_1). Parallel wird geprüft, ob die zentrale Beschaffung einiger Produktgruppen sinnvoll ist, wie Sammeleinkäufe für regelmäßig benötigte Produkte (Büroartikel, Textilien, IT etc.). Durch Rabatte sind Einsparungen möglich, zum anderen müssen weniger Personen geschult werden.		
Verantwortliche/r	1.101 Bürgermeisterkanzlei		
Meilensteine	Beratungsangebot entwickelt und Personal geschult; Produktgruppen für zentrale Beschaffung definiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: in Planung	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1-4		

Nummer Ü_Klimafonds	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung ☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung ☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Übergeordnetes**	
Maßnahmentitel	**Lübecker Klimafonds gründen**	
Ziel	Der Klimafonds dient dazu, finanzielle Mittel bereitzustellen, um konkrete Klimaschutzprojekte vor Ort zu fördern. Er unterstützt ausgewählte Projekte, die zusätzlich zu den laufenden Klimaschutzmaßnahmen der Verwaltung den lokalen Klimaschutz vorantreiben und die Kommune dabei unterstützen, ihre Klimaziele zu erreichen. Der Klimafonds ist ein Leuchtturmprojekt für lokale Klimafinanzierung in Deutschland.	
Ausgangslage	Das Klimaforum war ein Lübecker Gremium, das sich aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Initiativen zusammengesetzt hat, um Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln und den gesellschaftlichen Dialog zu führen. Im Rahmen des ersten Klimaforums im März 2020 entstanden rund 40 Projektideen, die unabhängig von der Verwaltung umgesetzt werden konnten. Im Verlauf hat sich gezeigt, dass neben einer fehlenden Verantwortlichkeit die fehlende Finanzierung dazu geführt hat, dass kaum Projekte weitergeführt wurden. Die Konzeption und Umsetzung des lokalen Klimafonds in Lübeck wird durch das Projekt „Lokaler Klimafonds: Gemeinsam für mehr regionalen Klimaschutz“ unterstützt. Als eine von fünf Kommunen nimmt Lübeck zwischen Oktober 2021 und September 2024 an dem Projekt teil. Das Projekt wird von der Firma adelphi in Berlin umgesetzt und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert. Dabei erhält die Kommune Beratung, Hilfsmaterialien und moderierte Workshops zur Konzeption und Kommunikation des Fonds sowie Angebote zum Austausch mit anderen teilnehmenden Kommunen.	
Strategie	Um den Klimafonds zu gründen, muss zunächst ein Konzept erarbeitet und von der Bürgerschaft beschlossen werden. Eine Satzung ist zu verfassen und ausreichend Personalkapazitäten sind zu schaffen. Zur Gründung werden bereits potentielle Spender:innen und Projekte akquiriert.	
	<u>Stärken</u> Lübeck ist Stiftungsstadt; viele engagierte Gruppen und Personen; Klimaforum mit ersten Projektideen; direkter Einfluss auf Territorialbilanz	<u>Chancen</u> schnelle THG-Minderung; Zivilgesellschaft wird für Klimaschutz aktiviert
	<u>Schwächen</u> kein politischer Beschluss; bisher wenige Projekte bzw. mit großem THG-Minderungspotential vorhanden	<u>Risiken</u> keine Finanzierung; wenig Projektnachfragen
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle	
Einzubindende Gruppen	1.201 Haushalt & Steuerung; 1.300 Recht; 1.101.3 Presse und Öffentlichkeitsarbeit; Lübeck Travemünde Marketing GmbH (LTM); Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH; Handwerkskammer Lübeck; IHK zu Lübeck; Stiftungen	
Zielgruppe	Gemeinnützige Vereine (Natur & Umwelt; Gartenvereine, Sportvereine), Bürger:innen und Nachbarschaftsgemeinschaften, Hauseigentümer:innen, Nachhaltigkeitsoffensive der LTM, (Wohnungsbau-)Genossenschaften und Gesellschaften, BürgerEnergie Genossenschaft Lübeck	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Es werden priorisiert Projekte gefördert, die einen Beitrag zur THG-Einsparung leisten und diesen auch nachweisen können.	
Erfolgsindikatoren		
Zusätzlicher Nutzen		
Hinweise & Sonstiges		

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *Ü_KF_04* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Klimafonds erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **Abgeschlossen**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Konzept zum Klimafonds erstellt und durch die Bürgerschaft beschlossen (VO 2024/13406-01-02)		
Beschreibung	Ein Konzept für einen Lübecker Klimafonds wird zurzeit in Zusammenarbeit mit Stakeholder:innen erarbeitet. Das Konzept sieht Folgendes vor: Die Koordination des Lübecker Klimafonds liegt bei der Klimaleitstelle, inklusive dem Monitoring der Förderaktivitäten. Sie initiiert die Gründung, erarbeitet zusammen mit weiteren Stakeholder:innen eine geeignete Struktur und Satzung, evaluiert und erstellt später regelmäßige Berichte. Die Finanzierung besteht aus öffentlichen und privaten Mitteln. Als öffentliche Mittel wird vorgeschlagen, ein Euro pro Einwohner:in Lübecks zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Mitteln werden auch die benötigten Personalstellen finanziert. Private Mittel sollen aus Stiftungsgeldern und freiwilligen Spenden von Unternehmen und Privatpersonen eingeworben werden. Ziel ist, den Betrag der öffentlichen Mittel gleichwertig durch Spenden zu generieren. Zur Projektauswahl wird eine Förderrichtlinie erarbeitet, die Teil des Konzeptes ist. Idealerweise zeichnen sich die Projekte durch eine hohe Klimaschutzwirksamkeit aus, eine messbare THG-Minderung und weitere soziale und ökologische Zusatznutzen. Der Fokus liegt hierbei auf der Multifunktionalität der Projekte. Zum Start des Klimafonds soll bereits eine Auswahl sichtbarer Projekte akquiriert sein, um sowohl Beispielprojekte für potentielle Antragstellende als auch Spendende zu zeigen. Projekte aus den Themenfeldern Bauen & Wohnen, Energie, Kommunikation & Bildung, Lebensstil & Konsum und Mobilität sollen gefördert werden. Die Projektauswahl wird durch eine Förderrichtlinie sichergestellt. Anhand der Richtlinie findet eine Vorauswahl an geeigneten Projekten statt. Ein zu bildender Beirat aus Expert:innen wird die finale Projektauswahl unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel vornehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	3. Strategieworkshop durchgeführt; Projektförderungen erarbeitet; Förderrichtlinie erstellt; Konzept final erstellt; mit Akteur:innen abgestimmt; rechtliche Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_01		

Nr.: *Ü_KF_01* **Nr. aus 2021**	**Klimafondsstruktur im Bereich 3.390 UNV aufbauen und eine Satzung erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramm/Fonds auflegen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Antragsverfahren seit 05/2025 möglich. Erste Beiratssitzung in 09/2025. Haushaltsgelder für zwei Jahre eingestellt.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt den Aufbau einer Fondsstruktur im Bereich 3.390 UNV und ein Konzept für einen lokalen Klimafonds in Lübeck. Teil des Aufbaus ist, die Integration von Fördermitteln zu prüfen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Konzept erstellt; Prüfung der Fördermittelnutzung abgeschlossen; Gründung des Klimafonds von Bürgerschaft beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_04		
Nr.: *Ü_KF_02* **Nr. aus 2021**	**Personalstellen zur Verwaltung des Klimafonds schaffen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Personalstellen in Stellenplan eingeplant. Stellen ausgeschrieben. Stellenbesetzungsverfahren läuft aktuell.		
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, zwei Personalstellen für die Initiierung, Verwaltung und Koordination des Lübecker Klimafonds für das Haushaltsjahr 2024 zu schaffen. Eine Stelle wird mit Verwaltungs- und Finanzierungsschwerpunkten betraut. Zu den Aufgaben gehören unter anderem: Beantragen von Stiftungsgeldern, Beraten der Spender:innen, Versenden des Zuwendungsbescheids oder Kooperationsvertrags, Beraten bei Antragstellung. Eine weitere Stelle wird mit Koordination und Projektarbeit beauftragt. Dazu gehören Antragsprüfung und Projekt(vor)-auswahl, koordinieren mit und vorstellen von Projekten im Beirat, Monitoring der Mittelverwendung und Berichterstattung der Förderprojekte, Dokumentation und Kommunikation von Projektergebnissen an Spender:innen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellen eingeplant; Stellen fristgerecht ausgeschrieben; Stellen zum 01.01.2024 besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_01		

Nr.: *Ü_KF_03* **Nr. aus 2021**	**Kommunikationsstrategie erarbeiten und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Pausiert**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Pausiert bis Personalstellen (voraussichtlich) im November 2025 besetzt sind.		
Beschreibung	Es soll ein Kommunikationskonzept entwickelt bzw. zielgruppengerechte Kommunikationsmaterialien entworfen werden, um Spender:innen und Projektpartner:innen anzusprechen. Diese können Privatpersonen, lokale Vereine, Betriebe und öffentliche Organisationen sein. Zudem soll Informationsmaterial über den Fonds bereitgestellt und ggf. eine Webseite entwickelt werden. Dazu gehört eine engagierte Öffentlichkeitsarbeit, um den Klimafonds zu bewerben und überhaupt erst bekannt zu machen sowie eine Kommunikationskampagne, die Bürger:innen, Unternehmen, Organisationen etc. anspricht und für Spenden akquiriert. Dies erfolgt zusammen mit den beteiligten Akteur:innen aus dem Team Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, LTM und der Wirtschaftsförderung Lübeck.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kommunikationsstrategie erstellt; zielgruppengerechte Bausteine für die Ansprache der Öffentlichkeit entwickelt; ergänzende Materialien erarbeitet; Kampagne gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 15.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_04		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nummer Ü_KoKli	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung ☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung ☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Übergeordnetes**	
Maßnahmentitel	**Regionale Energieagentur/Kompetenzzentrum Klimaneutralität initiieren**	
Ziel	Ziel ist, das große Klimaschutzpotential bei Haushalten und Gewerbebetrieben zu heben. Dafür stehen der Stadtverwaltung nur wenige verpflichtende Instrumente zur Verfügung. Deshalb soll auf regionaler Ebene eine Anlaufstelle geschaffen werden, die nach dem Konzept einer „One-Stop-Agency“ Beratung, Unterstützung und Motivation aus einer Hand anbietet. Die Vernetzung der Akteur:innen, die bisher zum Themenfeld aktiv sind, ist eine notwendige Voraussetzung. Zielgruppen sind Privatpersonen, Unternehmen sowie Verbände und Vereine	
Ausgangslage	Derzeit existieren viele verschiedene Beratungsangebote, Kampagnen und gemeinschaftliche Initiativen zum Klimaschutz. 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 mit den folgenden Themen befassen: Heizungsanlage, 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.	
Strategie	Die bisherige Praxis der singulären Beratung und Unterstützung soll gemäß dem Servicegedanken in ein regionales Angebot „aus einer Hand“ umgewandelt werden. Die Landesbehörden und weitere regionale Ansprechpartner:innen sollen für diesen Plan gewonnen werden. Die One-Stop-Agency wäre ein niederschwelliges Angebot, um zu beraten, zu unterstützen und zu motivieren. Die Schnittstellen zu den vorhandenen Service-Angeboten müssen definiert werden. Die Themengebiete des Kompetenzzentrums sollen Energie, Ressourcenschutz, Klimaanpassung und nachhaltiges Wirtschaften umfassen.	
	<u>Stärken</u> Vernetzungen im Klimaschutz vorhanden; hohe Servicequalität; niedrige Zugangsschwellen	<u>Chancen</u> Klimaschutzbeiträge der Bevölkerung verstärken; bessere Koordination der Akteure
	<u>Schwächen</u> hoher Koordinationsaufwand, um parallele Strukturen zu vermeiden	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Nutzen geringer als erwartet
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Bürgermeister; 3.390.01 Klimaleitstelle	
Einzubindende Gruppen	Weitere Bereiche der Hansestadt Lübeck; Stadtwerke Lübeck; Wirtschaftsförderung Lübeck; Handwerkerschaft; Klima pro Lübeck; Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Finanzinstitute; Hochschulen	
Zielgruppe	Privatpersonen, Lübecker Unternehmen;	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar. Laut Teilbericht des Umweltbundesamtes zu Klimaschutzpotentialen in Kommunen beinhalten jedoch insbesondere sogenannte weiche Aktivitäten zu Beratung und Öffentlichkeitsarbeit sehr große THG-Einsparpotentiale.	

Zugehörige Aktivitäten

In Umsetzung			
Nr.: *Ü_KoKli_01* **Nr. aus 2021**	**Energie- und Klimaagentur gründen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Erarbeitung eines Konzepts und Abstimmung mit Umlandgemeinden, den Landesbehörden und Stakeholdern.		
Beschreibung	Die bisherige Praxis der singulären Beratung und Unterstützung soll gemäß dem Servicegedanken in ein regionales Angebot „aus einer Hand“ umgewandelt werden. Die Landesbehörden und weitere regionale Ansprechpartner:innen sollen für diesen Plan gewonnen werden. Die One-Stop-Agency wäre ein niederschwelliges Angebot, um zu beraten, zu unterstützen und zu motivieren.		
Verantwortliche/r			
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen:	Sachkosten:	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_KoKli_03* **Nr. aus 2021**	**Beratung für Gebäudeeigentümer:innen zur Energiewende anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☒ **In Umsetzung**	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Projekt "Nachbarschaftliche Solarberatung" ist in 2024 gestartet: Ehrenamtliche werden zu Solarberatern geschult und beraten Gebäudebesitzer:innen zu Solarenergie. Weitere Ausgestaltung der Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Gemäß dem One-Stop-Agency-Gedanken werden Sprechzeiten und gebündelte Informationen zu allen Themenfeldern der Wärmewende im Wohngebäudesektor (Heizungsanlage, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen Wasser &Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung) aus einer Hand angeboten. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Nr.: *Ü_KoKli_04* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzberatung für das Gewerbe anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
	☒ **Zurückgestellt**	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	Aktivität bis zur Gründung einer Energie- und Klimaagentur zurückgestellt.		
Beschreibung	Gemäß dem One-Stop-Agency-Gedanken werden Sprechzeiten und gebündelte Informationen zum Klimaschutz im Gewerbe angeboten, verbunden mit dem Serviceangebot, Betriebe vor Ort zu beraten (in Zusammenarbeit mit den Verbraucherzentralen). Der Fokus liegt auf den kleinen Betrieben mit Anliegen zur Wärmeversorgung und allgemeiner Geräteausstattung: Für spezielle Fragen zur Optimierung von Produktionsprozessen gibt es Anlaufstellen auf anderen Ebenen. Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Noch nicht begonnene Aktivitäten

Annulliert

Mittelfristige Aktivitäten (2025-2030)

Nr.: *Ü_KoKli_06* **Nr. aus 2021**	**Kampagne zur Wärmewende durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Im Zuge der Wärmewende müssen fast alle Bürger:innen, die Wohneigentum besitzen, ins Handeln kommen. Denn nur eine sehr kleine Minderheit der Gebäude wird derzeit klimaneutral mit Wärme versorgt. Die kommunale Wärmeplanung gilt als Handlungsleitfaden für die unterschiedlichen Gebäudetypen und Quartiere. Eine Kampagne sensibilisiert Eigentümer:innen, um gemeinsam mit allen regionalen Partner:innen der Wärmewende vom Plan zur Umsetzung zu gelangen. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Nr.: *Ü_KoKli_07* **Nr. aus 2021**	**Kampagnen zum Klimaschutz im Gewerbe durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	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). Die kommunale Wärmeplanung gilt auch als Handlungsleitfaden für das Gewerbe. Eine Kampagne soll die Unternehmer:innen sensibilisieren, um gemeinsam mit allen Akteur:innen die lokale Wärmewende umzusetzen. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_08* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten für die Energiewende im Gewerbe bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Eigene Förderprogramme	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	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. Beispiele sind in den fachlichen Maßnahmenblättern genannt.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Nr.: *Ü_KoKli_09* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten zur Energiewende für Bürger:innen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Eigene Förderprogramme	Fördern	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	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. Beispiele sind in den fachlichen Maßnahmenblättern genannt.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_10* **Nr. aus 2021**	**Beratung zur Klimaanpassung anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Neben Klimaschutz muss der Gebäudebestand an die Folgen des Klimawandels angepasst werden. Dabei gibt es Synergien, wie etwa Wärmedämmung, die im Sommer als Hitzeschutz fungiert; aber auch zusätzliche Themen wie Dachbegrünung oder Überflutungs- und Gesundheitsschutz. Dieses Themenfeld soll die Beratung zum Klimaschutz ergänzen, denn Klimaschutz und Klimaanpassung sind zwei Seiten einer Medaille.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Nr.: *Ü_KoKli_11* **Nr. aus 2021**	**Projekte entwickeln und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Projekte	Aktivieren	
Umsetzungsstand 07/2025	☐ In Umsetzung	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet	☒ **Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt**
	☐ Zurückgestellt	☐ Annulliert (Bürgerschaft)	☐ Nicht definiert
Kommentar Umsetzungsstand	/		
Beschreibung	Zusätzlich zu den fundamentalen Aufgaben der Energie- und Klimaagentur (Beraten, Informieren, Netzwerken) soll die Agentur eigene Projekte ausführen. Diese sind durch einen abgegrenzten Projektzeitraum definiert und werden über Projektfinanzierungen und mit separaten Projektstellen gesondert finanziert. Die Finanzierung wird entweder nach Einreichen einer Projektskizze von der Energie- und Klimaagentur und/oder durch ein Fördermittelprogramm übernommen. Projekte – wie der Aufbau von Plattformen oder Reparaturstationen – enden mit der zur Verfügung gestellten (digitalen) Infrastruktur. Das betreuen der Strukturen geht nach Ablauf des Projektzeitraums in die Grundaufgaben der Agentur über und ist durch das Stammpersonal zu betreuen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Raum für Notizen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 3/11836-02-01-01
öffentlich

Lübeck, 28.07.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Tobias Zschoche (E-Mail: tobias.zschoche@luebeck.de Telefon: 122-6610)

Eckpunktepapier Parken: Digitale Lösungen für Anwohner-Parksuchverkehr und die Vermittlung privater Parkflächen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschluss der Bürgerschaft zum Parken in Lübeck – Eckpunktepapier Parken Punkt 3, Punkt 4 und Punkt 5 (VO/2023/11836-02-01)

Der Bürgermeister wird gebeten,

3. eine Konzeptidee zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, das Digitalisierung nutzt, um freie Parkflächen im Straßenraum anzuzeigen und so Parksuchverkehr zu reduzieren.

4. ein Grobkonzept für eine App zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, mit der behördliche und gewerbliche Parkflächen außerhalb der üblichen Geschäftszeiten für private Nutzungen vermittelt werden können. Dafür ist auch eine grobe Abschätzung des potentiellen Angebotes solcher Parkplätze durchzuführen.

5. als Gesellschaftsvertreter darauf hinzuwirken, dass die KWL ihre vorhandenen Daten für die Belegung der Parkflächen anderen Kartendiensten zur Verfügung stellt.

Bericht:

3. eine Konzeptidee zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, das Digitalisierung nutzt, um freie Parkflächen im Straßenraum anzuzeigen und so Parksuchverkehr zu reduzieren.

Die Hansestadt Lübeck bzw. ihre Tochtergesellschaft KWL betreibt ein „State-of-the-art“-Parkleitsystem, dass alle relevanten Kanäle bespielt:

- Daten zu Parkmöglichkeiten und Auslastung werden für jeden zugänglich im Geoportal der Hansestadt (https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/smart-city-luebeck/geoportal.html) sowie auf der Seite der KWL (https://www.parken-luebeck.de) dargestellt.
- Die städtische App MeinLÜBECK zeigt diese Daten ebenfalls an – in einer speziell für mobile Endgeräte geeigneter Form.
- Die Auslastungsdaten werden auf Anfrage per API auch anderen App- oder Dienstanbieter zur Verfügung gestellt.
- Nicht zuletzt wird die Anzahl der freien Parkmöglichkeiten auch auf dynamischen Anzeigen an den Zufahrtsstraßen angezeigt.

In das Parkleitsystem eingebunden sind alle Parkplätze und Parkbauten, bei denen die Belegung durch Sensorik gemessen wird. Dies umfasst alle zentralen privaten Parkhäuser, alle städtischen Parkhäuser und viele Parkplätze. Sollen auch Parkflächen am Fahrbahnrand berücksichtigt werden, ergeben sich Herausforderungen bei der Erfassung und Kommunikation der Belegungsdaten.

Erfassung der Parkraumbelegung im Straßenraum

Üblicherweise wird die Belegung über ein Zählsystem an den Ein- und Ausfahrten von Parkhäusern und Parkbauten erfasst. Dadurch reichen wenige Sensoren für eine große Anzahl an Parkständen[1] aus.

Im Straßenraum sind solche effizienten Lösungen nicht möglich. Stattdessen muss die Erfassung jedes Parkstandes einzeln erfolgen. Dafür gibt es folgende Ansätze:

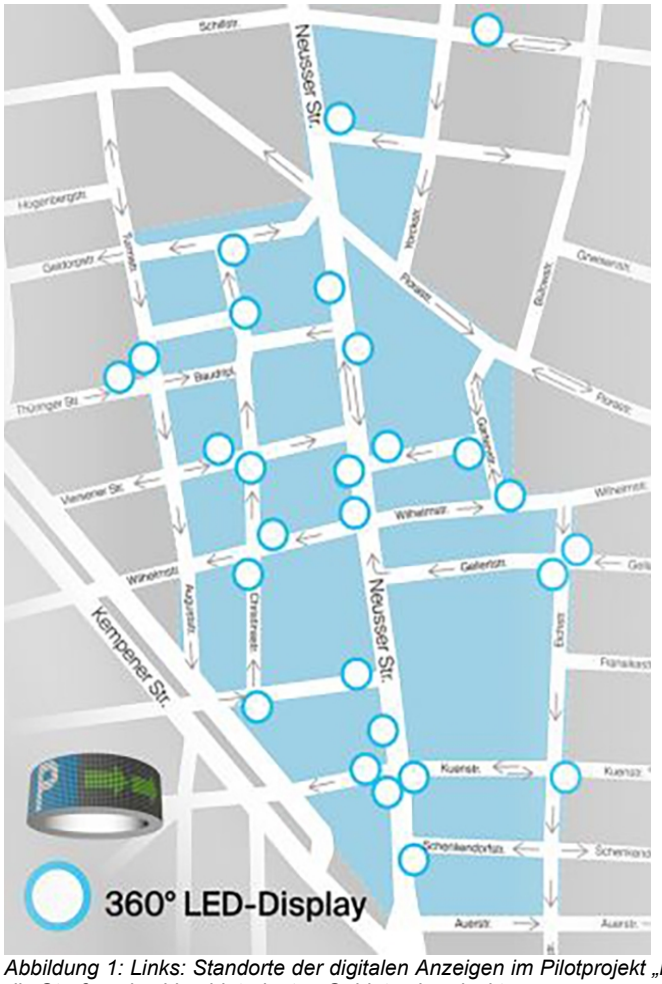
- Sensoren auf oder im Boden
  Im einfachsten Fall sind dies, wie beim Projekt „Kreuzung frei“, kostengünstige Sensoren, die auf den Boden geklebt werden und keine Anschlussleitungen benötigen. Die korrekte Erfassung von Parklücken ist allerdings deutlich komplexer als die Erkennung von Falschparkenden. Es würden daher mehrere Sensoren pro Parkstand benötigt.
- An erhöhten Punkten montierte Sensoren
  Diese sind komplexer und somit teurer, z. B. durch ein Kamerasystem, können aber dafür mehrere Parkstände auf einmal erfassen.[2]

In jedem Fall sind die Gesamtkosten pro Parkstand für die Sensorik im Straßenraum höher als bei größeren Parkierungsanlagen.

Kommunikation der Belegungsinformation

Sind an ein Parkleitsystem nur größere Parkierungsanlagen angeschlossen, sind nur relativ wenige digitale Anzeigen an den Hauptstraßen notwendig. Bei einem Parkleitsystem für den Straßenraum ist hingegen eine digitale Anzeige an fast jeder Kreuzung notwendig (siehe Abbildung 1).

[1] Ein „Parkstand“ ist die Fläche für ein parkendes Fahrzeug.
[2] Das Pilotprojekt „ParkPilot“ in Köln nutzte die den Kamerasensor „Cleverciti Sensor“, der laut Hersteller bis zu 100 Parkstände überwachen kann. Im Straßenraum ist allerdings eine deutlich geringere Zahl zu erwarten – im genannten Projekt kamen 80 Kamerasensoren für 800 Parkstände zum Einsatz. Quelle: https://www.ksta.de/koeln/nippes/nippes-veedel/parkpilot-projekt-in-nippes-rhein-energie-zieht-positive-bilanz-724455



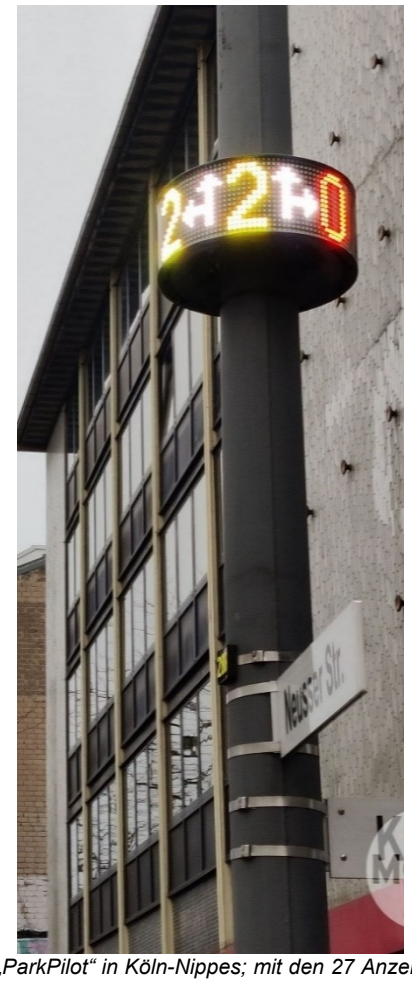


Abbildung 1: Links: Standorte der digitalen Anzeigen im Pilotprojekt „ParkPilot“ in Köln-Nippes; mit den 27 Anzeigen werden die Straßen des blau hinterlegten Gebiets abgedeckt.
Rechts: Bild einer der von mehreren Seiten ablesbaren digitalen Anzeigen.
Quellen: https://blog.rheinenergie.com/blog/parkpilot--so-machen-wir-das-parken-in-nippes-smart/233 und https://move-forward.eu/2023/04/12/koeln-360-kfz-parkpilot/

Eine App-Lösung kann die Anzeigen im Straßenraum ergänzen – ersetzen kann sie diese aber nicht. Die Erfahrungen aus mehreren Projekten zeigen, dass sich neue Navigations-Apps, die zu freien Parkständen im Straßenraum leiten können, sich nicht gegen die bestehenden Navigations-Apps durchsetzen können. Eine entsprechende Funktion in der App EasyPark wurde – trotz bereits weiter Verbreitung der App und der räumlichen Abdeckung mehrerer Innenstädte von Metropolen – mangels Nutzung wieder eingestellt. Die App zum Kölner Projekt „ParkPilot“ wurde ebenfalls sehr wenig genutzt – dies legen zumindest die insgesamt nur 14 App-Store-Bewertungen nahe. Gäbe es also nur eine App, würde die Belegungsinformation nur sehr wenige Nutzende erreichen.

In der Gesamtschau ist es offensichtlich, dass Parkleitsysteme in verdichteten Wohnquartieren Vorteile für die Bewohnenden des Gebiets bringen: Mit mehr Informationen kann die Zeit für die Parkplatzsuche gesenkt und Parksuchverkehr vermieden werden. Die Ausmaße dieser Effekte lassen sich allerdings schwer quantifizieren – insbesondere, weil unklar ist, wie gut Bewohnende mit ihren individuellen Nutzungsmustern und Erfahrungen auch ohne ein Leitsystem zurechtkommen. Dem gegenüber stehen nicht unerhebliche Kosten für Anschaffung und Betrieb des Systems. Die einzige bekannte Installation eines solches Parkleitsystems wurde nach Auslaufen der Bundesförderung eingestellt[3].

Angesichts der erwarteten Kosten und des unklaren Nutzens wird das Thema „Parkleitsysteme in Wohnquartieren“ von der Stadtverwaltung derzeit nicht weiterbearbeitet.

[3] Quelle: https://www.ksta.de/koeln/nippes/nippes-veedel/parkpilot-projekt-in-nippes-rhein-energie-zieht-positive-bilanz-724455

4. ein Grobkonzept für eine App zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, mit der behördliche und gewerbliche Parkflächen außerhalb der üblichen Geschäftszeiten für private Nutzungen vermittelt werden können. Dafür ist auch eine grobe Abschätzung des potentiellen Angebotes solcher Parkplätze durchzuführen.

In der Hansestadt Lübeck bieten diverse Apps komfortable und innovative Angebote für verschiedenste Parkangebote:

- Beim Parken am Straßenrand oder auf Parkplätzen können – anstatt ein Parkticket zu ziehen – die Apps EasyPark, PayByPhone, Parkster und mobilet verwendet werden. Neben dem Komfortgewinn beim Ankommen sind mit diesen Apps auch ganz neue Aktionen möglich: So kann z.B. die gewählte Parkdauer verkürzt werden, falls man früher als geplant wieder abfahren möchte.
- In den schrankenlosen Parkhäusern Godewind und Falkenstraße der KWL kann ebenfalls die App EasyPark genutzt werden, um einen Parkvorgang – ohne Umweg zum Parkautomaten – zu bezahlen. Das gleiche ist auch komplett ohne App bis zu 24h im Nachhinein auf der Website eines Partners der KWL möglich[4].
- Im Parkhaus der „Linden Arcaden“ und dem von der KWL betriebenen Parkaus des Haerder Centers ist sogar ein vollständig automatisierter Bezahlprozess möglich: In den Apps APCOA Flow bzw. EasyPark können Nutzer:innen ihr Kfz-Kennzeichen für diesen Prozess (einmalig) freischalten und werden dann beim Parken nur noch über die Abbuchung der Parkgebühr benachrichtigt, ohne weiter aktiv werden zu müssen.

Allen diesen Parkvorgängen ist gemein, dass Nutzer:innen eine Parkmöglichkeit anfahren und dann eine Nutzungserlaubnis dafür erwerben („Parken & Bezahlen“). Der gleiche Ansatz lässt sich auch bei Parkflächen anwenden, die nur zeitweise zur allgemeinen Nutzung freigegeben werden sollen, wie z.B. gewerblichen oder behördlichen Parkplätzen. Soll dies geschehen, kann der Betreibende eines Parkplatzes einfach Parkautomaten aufstellen und/oder per Aushang auf App-Bezahlmöglichkeiten hinweisen. Auf einem Einzelhandelsparkplatz könnte man also z. B. ein Nachtparkticket lösen, um auch nach Ende der Öffnungszeiten parken zu dürfen.

Das Modell „Parken & Bezahlen“ funktioniert hingegen nicht bei Parkflächen, die nur Raum für einen oder wenige Kfz bieten, z. B. bei Stellplatzanlagen in Innenhöfen. Nutzende würden solche Parkmöglichkeiten nur dann anfahren, wenn es klar ist, dass sie dort auch wirklich parken können und dürfen. Für solche kleinen Angebote bietet sich daher das Vermietungsmodell an, bei dem ein Platz vorab reserviert bzw. gebucht wird. Für die Vermietung von Parkmöglichkeiten gibt es die Plattformen und Apps der Firmen ampido GmbH und Peuka GmbH. Diese stehen sowohl privaten als auch gewerblichen Vermietenden von Parkständen offen. Vermietenden können jeweils Verfügbarkeiten und Preise frei festlegen. Diese Angebote können Nutzende auf einer Karte finden, buchen und mit einer in der App hinterlegten Zahlungsmethode bezahlen. Bei erfolgreicher Vermietung wird der App-Betreibende anteilig an den Einnahmen beteiligt.

Seit einem Artikel in den Lübecker Nachrichten vom 26.08.2025 hat sich das Angebot in der PEUKA-App deutlich erhöht. Dennoch umfasst es derzeit nur 21 Parkstände an acht Standorten. Darunter ist nur ein Angebot für die (Mehrfach-)Nutzung außerhalb üblicher Öffnungszeiten; im genannten Fall werden zehn Parkstände in einem Gewerbegebiet nahe des Campus von 18.00 – 9.00 Uhr und am Wochenende angeboten.

In der ampido-App gibt es derzeit keine Angebote im Lübecker Stadtgebiet.

Trotz vielfältiger und ausgereifter technischer Möglichkeiten spielt die Mehrfachnutzung von gewerblichen und behördlichen Parkflächen derzeit keine relevante Rolle in Lübeck. Das geringe Angebot ist nur teilweise auf die geringe Bekanntheit der Apps bzw. Vermietungsmo-

[4] Siehe Link auf https://www.parken-luebeck.de/service/schrankenloses-parken/

delle zurückzuführen. Für potentielle Anbietende von Parkflächen stellen sich insbesondere auch viele Fragen, die sich auf die Wirtschaftlichkeit auswirken:

- Wie groß ist das Zeitfenster, in denen Parkstände für die private Nutzung angeboten werden können? Gibt es zeitliche Flexibilität – oder müssen z. B. zu einer festen Uhrzeit alle Parkstände von Nachtparkenden geräumt worden sein?
- Wie groß ist die Nachfrage nach dem zeitlichen Angebotsprofil in der näheren Umgebung des Parkplatzes? Bewohnende, die erst abends nach Hause kommen und daher z. B. im Straßenraum keinen Parkplatz mehr finden, werden wohl ungern auf einen Supermarktparkplatz ausweichen, falls dieser morgens schon wieder geräumt werden muss.
- Wie hoch ist die Zahlungsbereitschaft für das Angebot?
- Wie groß ist der zusätzliche Aufwand für die Einrichtung und Betrieb des Zusatzangebots? Müssen z. B. Kontrollen und ein Vertragsstrafprozess erstmalig eingeführt werden, oder müssen vorhandene Kontrollen (nur) ausgeweitet werden? Entstehen zusätzliche Verkehrssicherungspflichten?

Die Nutzung von Apps zur Vermietung von gewerblichen und behördlichen Parkständen ist naheliegend und vielversprechend – aber auch mit Herausforderungen für die potentiellen Parkplatzanbietenden verbunden. Es ist möglich, im Rahmen von Quartierskonzepten das Interesse von potentiellen Anbietenden zu sondieren und den Erfahrungsaustausch zur Einführung von App-basierten Parkangeboten zu befördern. Erst danach lässt sich evtl. das Potential auch für andere Quartiere abschätzen.

5. als Gesellschaftsvertreter darauf hinzuwirken, dass die KWL ihre vorhandenen Daten für die Belegung der Parkflächen anderen Kartendiensten zur Verfügung stellt.

Die KWL stellt bereits die Daten zur Auslastung ihrer Parkflächen über eine spezielle Internetschnittstelle (API) zur Verfügung. Potenzielle Verwender bekommen auf Anfrage einen Zugang für die Schnittstelle. Unter anderem wird die Schnittstelle genutzt, um Auslastungsdaten im Geoportal darzustellen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14644
öffentlich

Lübeck, 13.10.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Änderung Dienstleistungskonzessionsvertrag über die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur schreitet schnell voran. Aktuell hinkt der Markthochlauf für Elektrofahrzeuge jedoch dem Ladeinfrastrukturausbau hinterher. Deshalb hat die Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH das Anliegen, das Tempo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zu reduzieren.

Bericht:

Der Beschluss der Bürgerschaft VO/2023/12651 sieht vor, dass der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum und auf Flächen, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden, bedarfsgerecht gemäß dem Medium-Szenario der Bedarfsprognose des Ladeinfrastrukturkonzeptes erfolgen soll. Das heißt, dass insgesamt 452 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Lübeck bis Ende 2025 in Betrieb sein sollen. Dieses Ziel wurde bereits im ersten Halbjahr 2025 erreicht. Dem Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA) ist zu entnehmen, dass in Lübeck 576 öffentlich zugängliche Ladepunkte (= 288 Ladestationen) bis zum 26.08.2025 in Betrieb genommen wurden und das Ziel übererfüllt wird.

Die Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH (SWLI) hat gemäß dem Dienstleistungskonzessionsvertrag (VO/2023/12665) bisher 186 öffentlich zugängliche Ladepunkte an 48 Standorten im öffentlichen Straßenraum und Flächen, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden, errichtet und in Betrieb genommen. Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur erfolgte in jedem Stadtteil (siehe Anlage 1). Darüber hinaus hat die SWLI sechs Schnellladepunkte für die Nutzung von E-Taxis und E-Mietwagen an drei Standorten in Ab-

stimmung mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe in Betrieb genommen. Für das Taxi- und Mietwagengewerbe hat der Betreiber exklusiv ein Zugangsmanagement eingerichtet.

Der Dienstleistungskonzessionsvertrag sieht vor, dass weitere 64 öffentlich zugängliche Ladepunkte und zwei Schnellladepunkte für E-Taxis und E-Mietwagen bis Ende 2025 in Betrieb genommen werden. Demzufolge ist davon auszugehen, dass insgesamt über 640 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Lübeck bis Ende 2025 in Betrieb sein werden. Darüber hinaus ist vertraglich die Inbetriebnahme von weiteren 150 öffentlich zugänglichen Ladepunkten und 16 Schnellladepunkten für E-Taxis und E-Mietwagen bis Ende 2026 vorgesehen, was die SWLI allerdings ändern möchte und wie folgt begründet:

Der Markthochlauf für Elektrofahrzeuge bleibt hinter den Prognosen zurück. Zwar steigt der Bestand an Elektrofahrzeugen in Deutschland (u. a. Lübeck) seit mehreren Jahren an, aber der Anteil von Elektrofahrzeugen am Pkw-Absatz schwankt und ist im Jahr 2024 eingebrochen. Dies wird u. a. auf das Auslaufen des sog. Umweltbonus für Elektrofahrzeuge, Unsicherheiten bei der weiteren Förderung der Elektromobilität, relativ hohen Kaufpreisen für Elektroahrzeuge und Lieferkettenprobleme zurückgeführt. Infolgedessen ist die Auslastung der bereits errichteten Ladeinfrastruktur relativ gering bzw. bleibt hinter den Erwartungen der SWLI für dieses Jahr und voraussichtlich auch für das nächste Jahr zurück. Grundsätzlich besteht zwischen den Vertragsparteien Einigkeit darüber, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur schnell, flächendeckend und bedarfsgerecht entsprechend dem Markthochlauf für Elektrofahrzeuge erfolgen soll. Aus diesen Gründen ist die SWLI an die Verwaltung der Hansestadt Lübeck mit dem Anliegen herangetreten, den Ausbau von 80 öffentlich zugänglichen Ladepunkten (≙ 40 Ladestationen) und 12 Schnellladepunkten (≙ 6 Ladestationen) für die Nutzung von E-Taxis und E-Mietwagen um ein Jahr von 2026 auf 2027 zu verschieben. Die Ausbauziele für das Jahr 2026 sollen demgemäß auf die Jahre 2026 und 2027 verteilt werden (siehe Tabelle 1).

	2026	**2027**
Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladestationen	35 (≙70 LP)	40 (≙80 LP)
Anzahl an Schnellladestationen für E-Taxis und E-Mietwagen	2 (≙4 SLP)	6 (≙12 SLP)

Tabelle 1 Ausbauziele Ladeinfrastruktur - Ladepunkte (LP) und Schnellladepunkte (SLP)

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck teilt die Einschätzung der SWLI, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht erfolgen soll und hat vor, dem Anliegen der SWLI nachzukommen. Dementsprechend wird der Ausbau für das Jahr 2026, wie beschrieben, angepasst und teilweise ins Jahr 2027 verschoben. Die Möglichkeit, die Anzahl der zu errichtenden Ladestationen anzupassen, besteht grundsätzlich gemäß dem Dienstleistungskonzessionsvertrag.

Vorteilhaft ist, dass weitere Daten über die Entwicklung wie z. B. die Anzahl an Ladevorgängen und verladene Menge an Energie je Standort in der Zwischenzeit gesammelt werden, die für die bedarfsgerechte Planung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur herangezogen werden können.

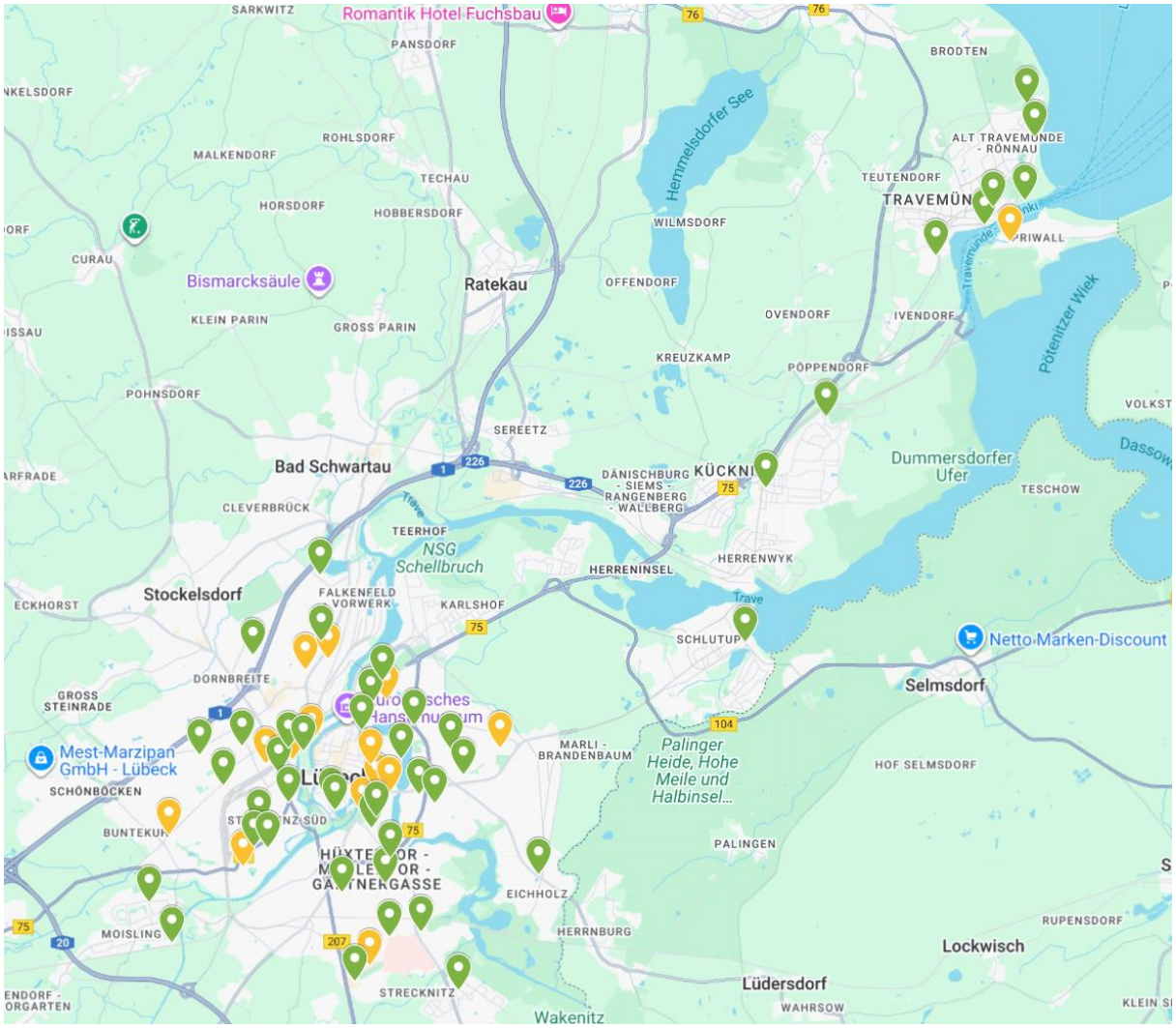
Die finanziellen Auswirkungen, die mit der Änderung des Dienstleistungskonzessionsvertrags einhergehen, haben haushalterisch noch keine Berücksichtigung bei der regulären Haushaltsplanung für das Jahr 2026 gefunden. Die Verwaltung beabsichtigt, finanzielle Mittel i. H. v. 80 TEUR für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur („e-Mobilität/Ladeinfrastruktur“) und 90 TEUR für Ladestationen für E-Taxis und E-Mietwagen („E-Taxen Ladesäulen“), die gemäß der bisherigen Haushaltsplanung für das Jahr 2026 eingeplant wurden, ins Jahr 2027 zu übertragen, um gemäß dem Dienstleistungskonzessionsvertrag einen Investitionskostenzuschuss für die Errichtung der Ladeinfrastruktur an die SWLI zu bezahlen.

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtskarte Ausbau Ladeinfrastruktur in Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1: Übersichtskarte Ausbau Ladeinfrastruktur in Lübeck



= in Betrieb = Genehmigte Standorte

Hinweis: Die Abbildung zeigt nur Ladestationen, die bisher gemäß dem Dienstleistungskonzessionsvertrag errichtet und in Betrieb genommen wurden bzw. deren Inbetriebnahme bis Ende 2025 geplant sind.

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).

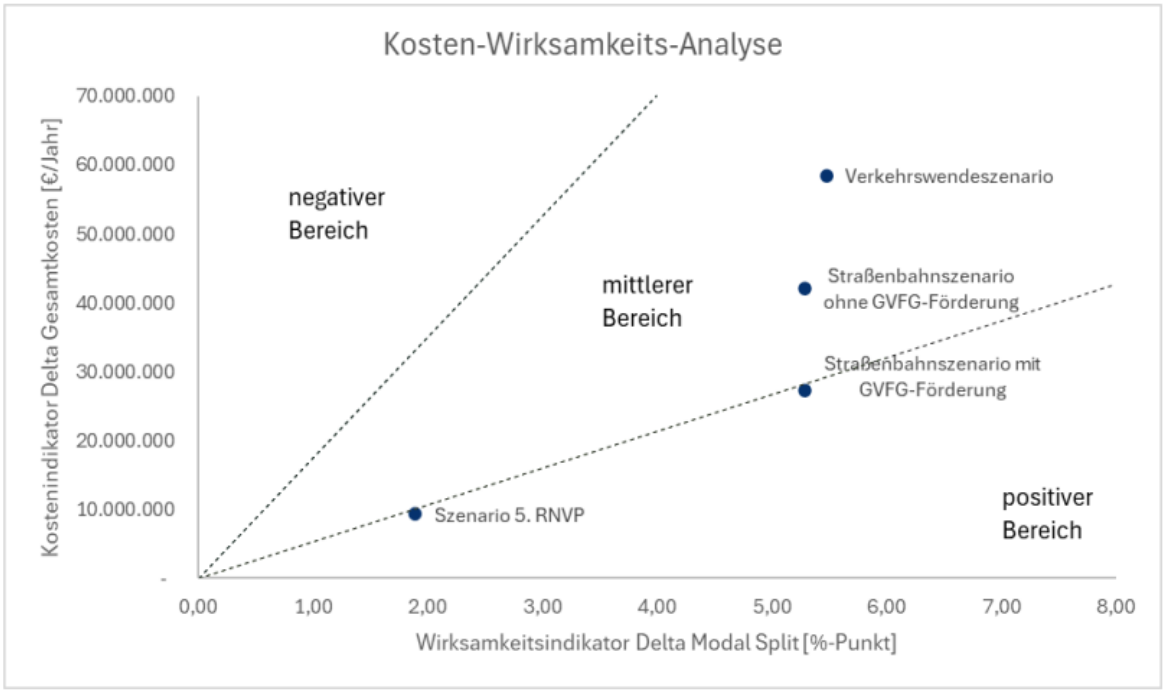


Abbildung 1: Kosten-Wirksamkeits-Analyse - hier mit dem Modal Split nach Wegen als Wirksamkeitsindikator

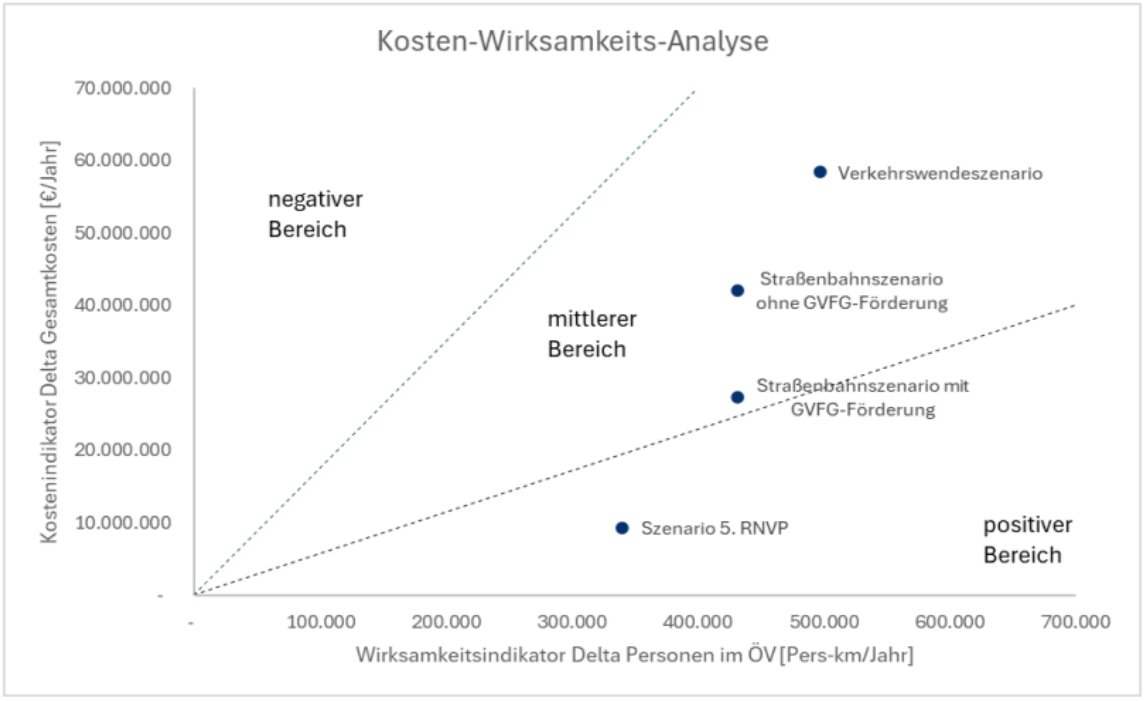


Abbildung 2: Kosten-Wirksamkeits-Analyse – hier mit Personen-km im ÖPNV als Wirksamkeitsindikator

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		Treibhausgase [1]	Stickoxide	Partikel [2]	Auslastung
Pkw [3]	g / Pkm	**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.

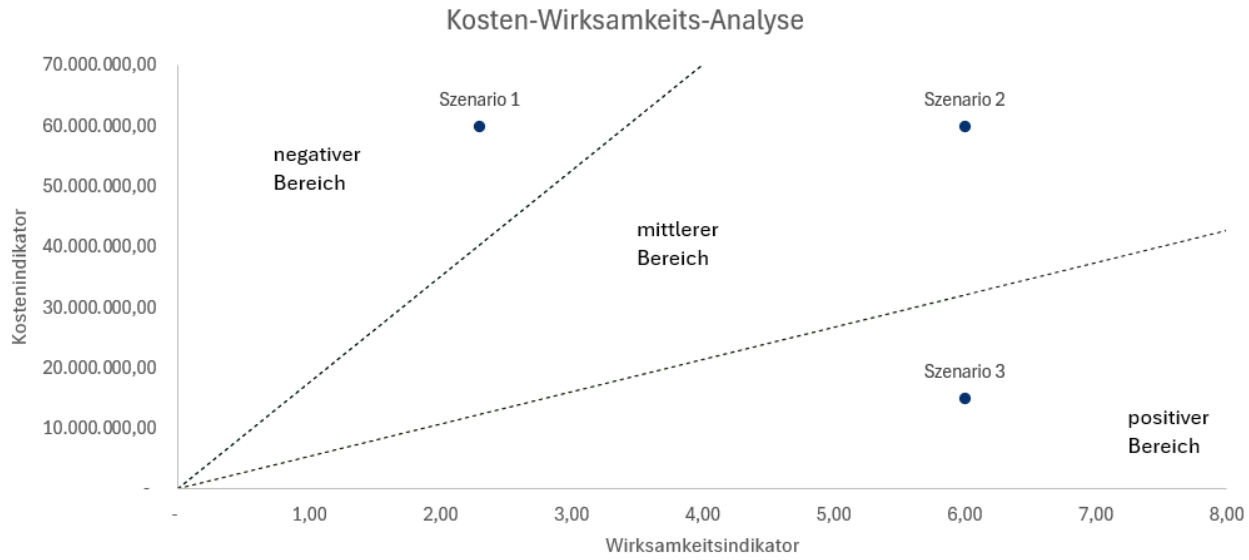


Abbildung 1 Schematische Darstellung einer KWA

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.

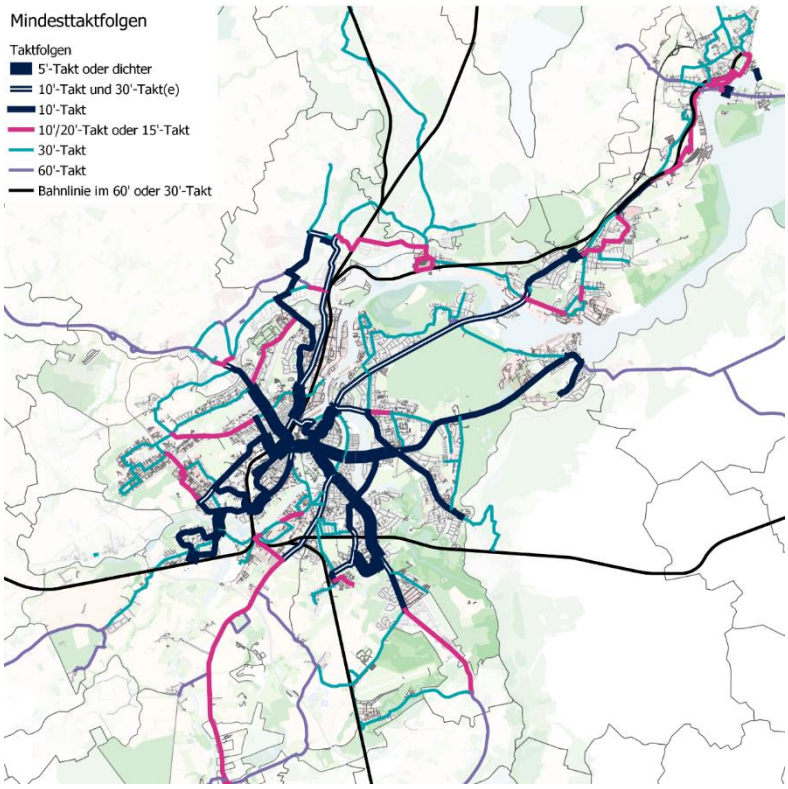


Abbildung 2 Mindesttakte und Umsteigepunkte im Szenario 5. RNVP

[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.

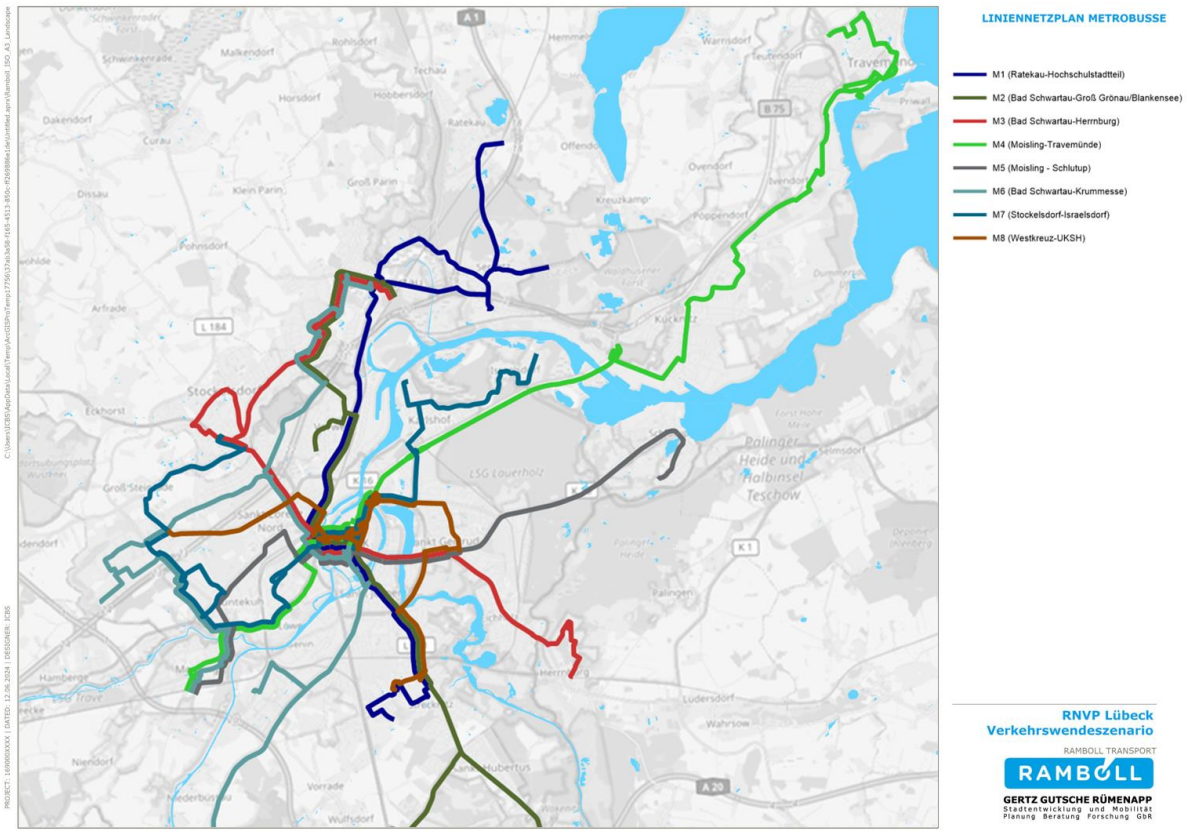


Abbildung 3: Liniennetzplan Metrobusse des Verkehrswendeszenarios 2035

- 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.

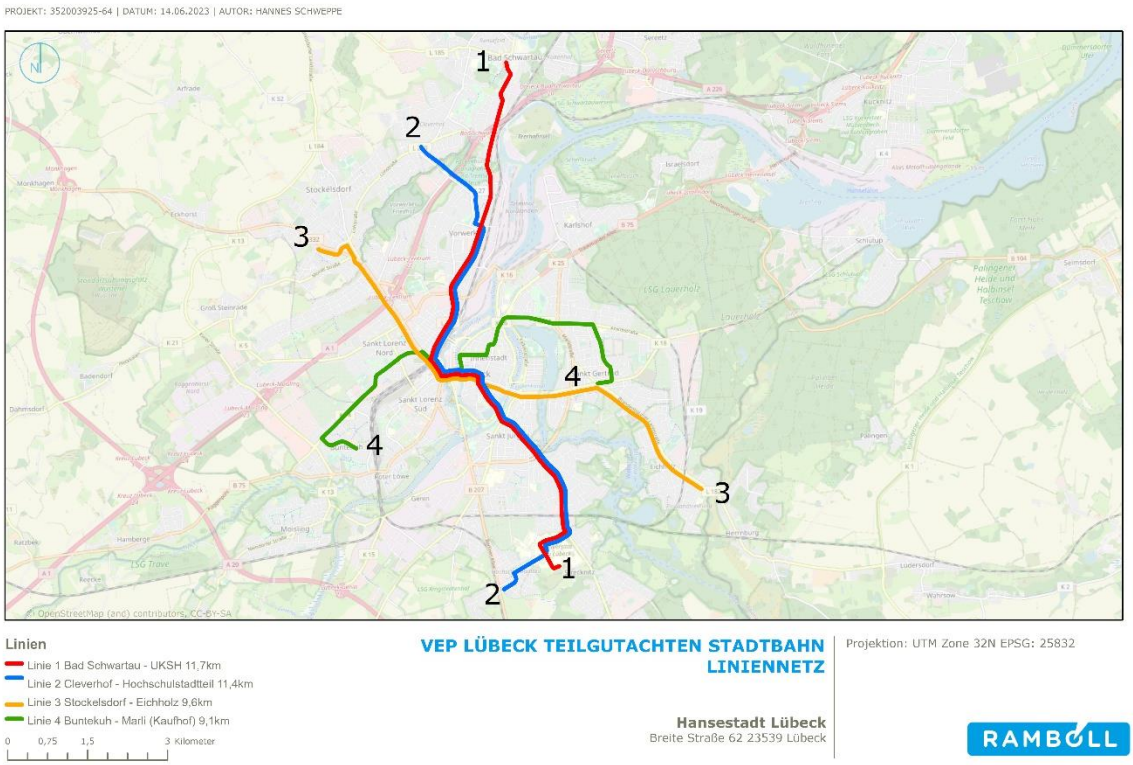


Abbildung 4: Netz der Straßenbahnlinien (Straßenbahnszenario 2035)

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.

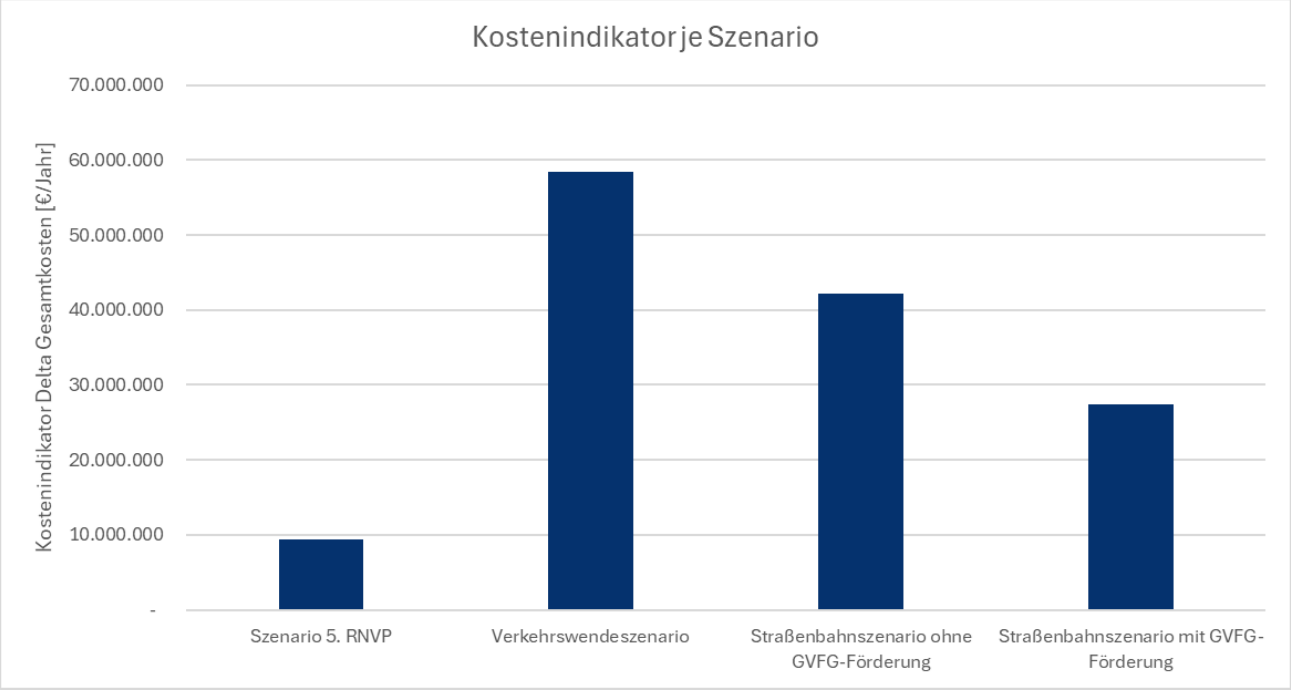


Abbildung 5 Kostenindikator je Szenario

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.

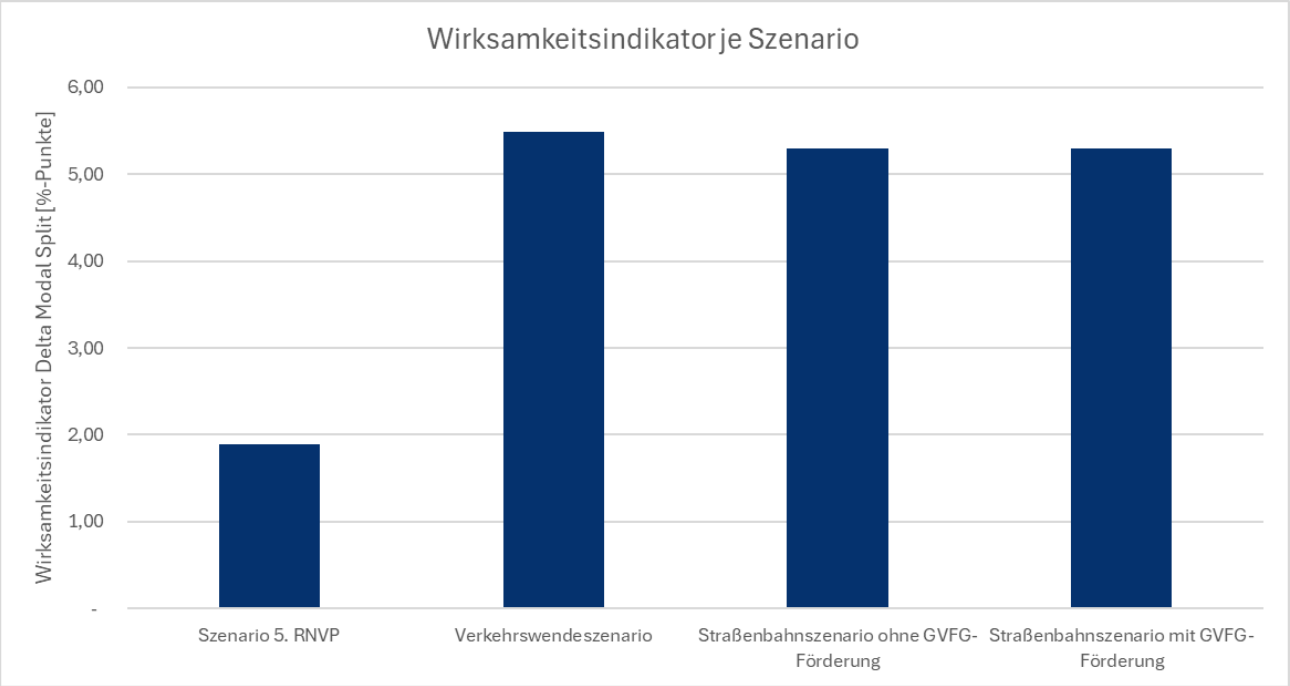


Abbildung 6 Wirksamkeitsindikator Modal Split je Szenario

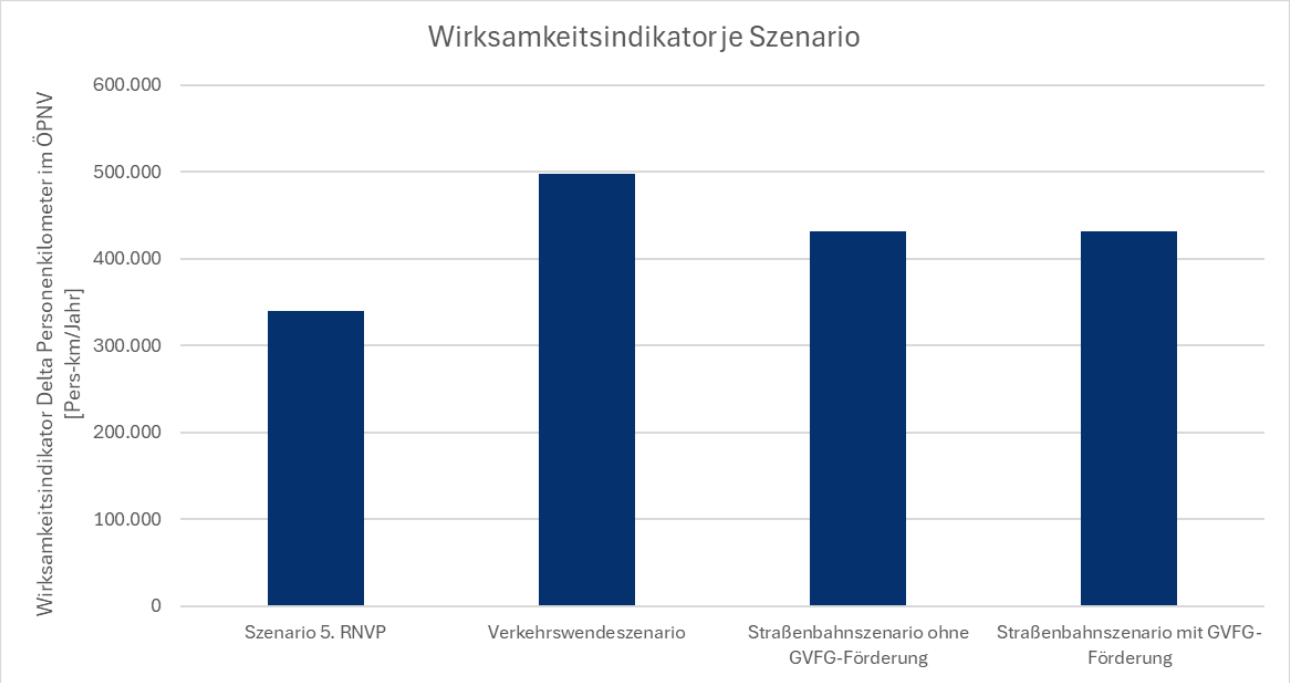


Abbildung 7 Wirksamkeitsindikator Personenkilometer im ÖPNV je Szenario

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.

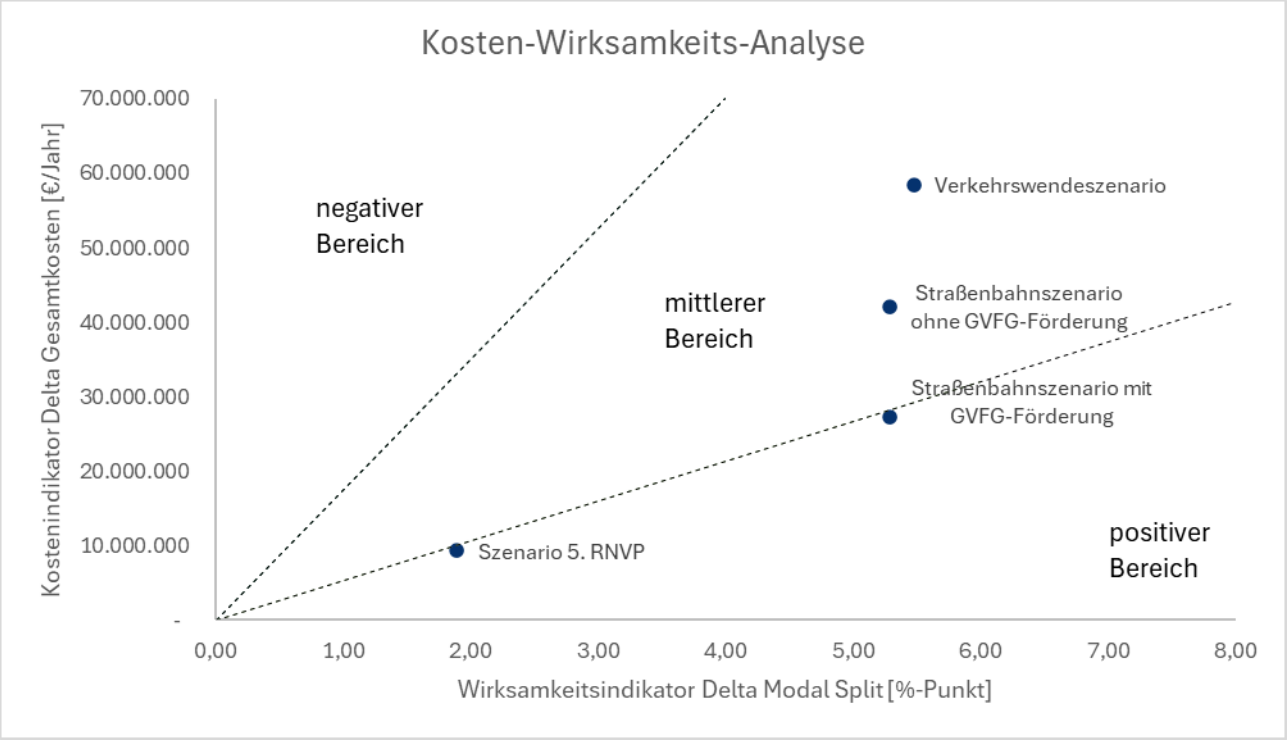


Abbildung 8: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Modal Split ÖPNV)

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.

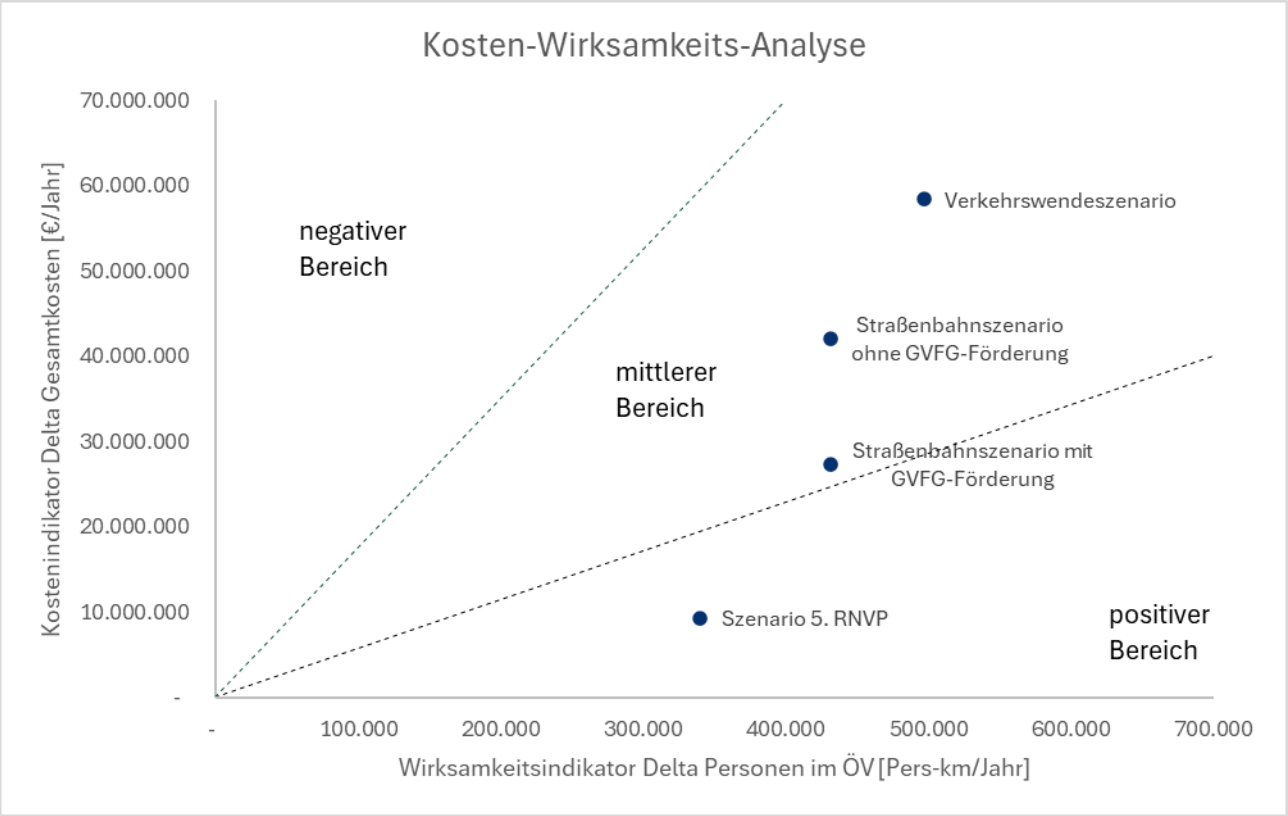


Abbildung 9: Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Wirksamkeitsindikator: Personen-km im ÖPNV)

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.

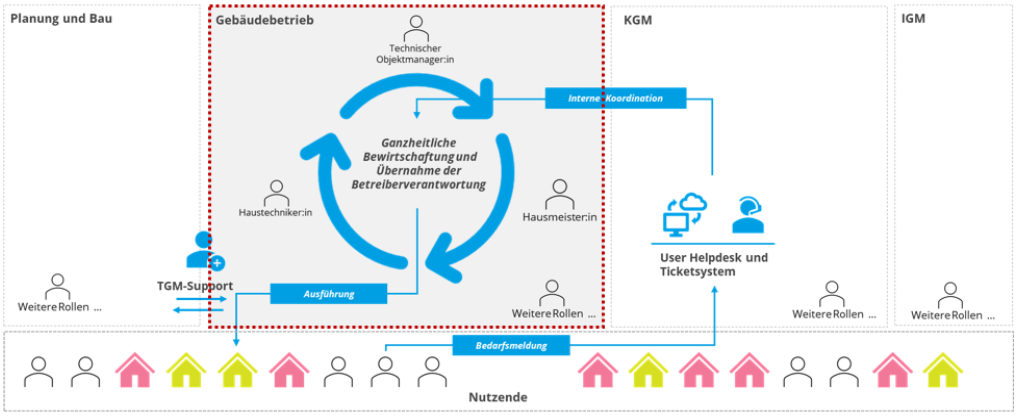


Abbildung 2: Zielbild Stärkung des Gebäudebetriebs

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

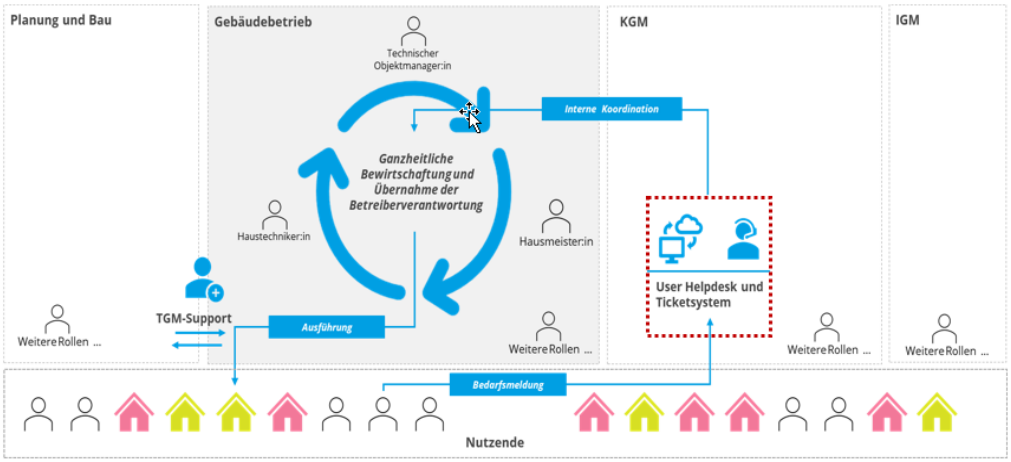


Abbildung 4: Zielbild Optimierung der Kommunikation mit den Nutzenden

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

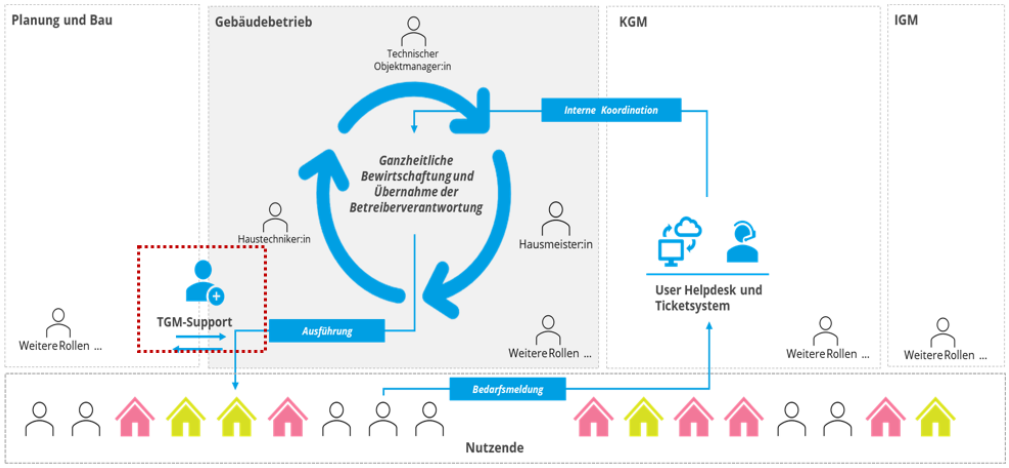


Abbildung 5: Zielbild Schaffung von Supportfunktionen

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.

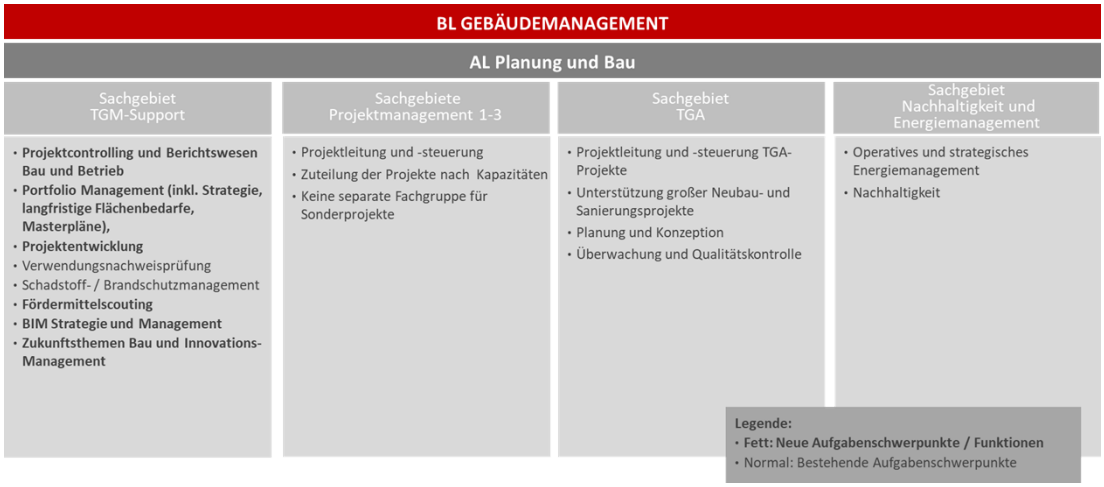


Abbildung 6: Zielbild Abteilung Planung und Bau (TGM = Technisches Gebäudemanagement; TGA = Technische Gebäudeausrüstung)

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

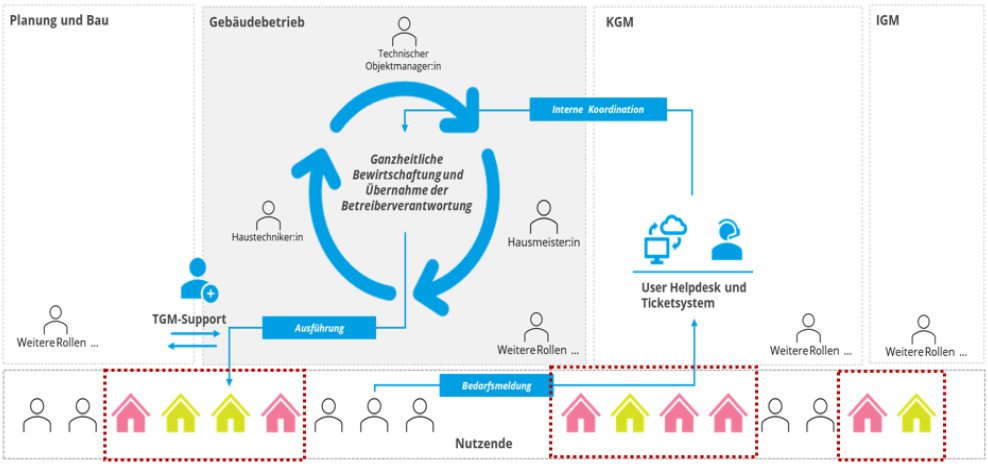


Abbildung 7: Zielbild Aufbau digitales Gebäudeportfolio

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

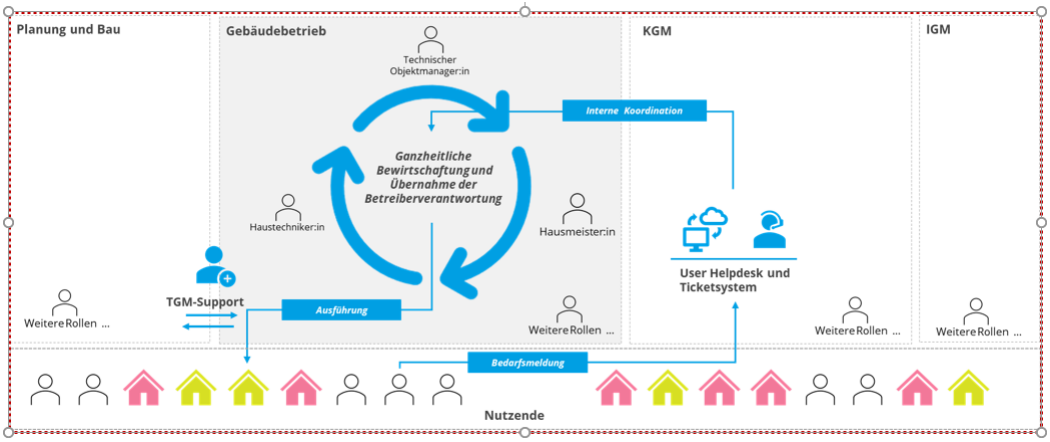


Abbildung 8: Zielbild Optimierung interner Prozesse

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

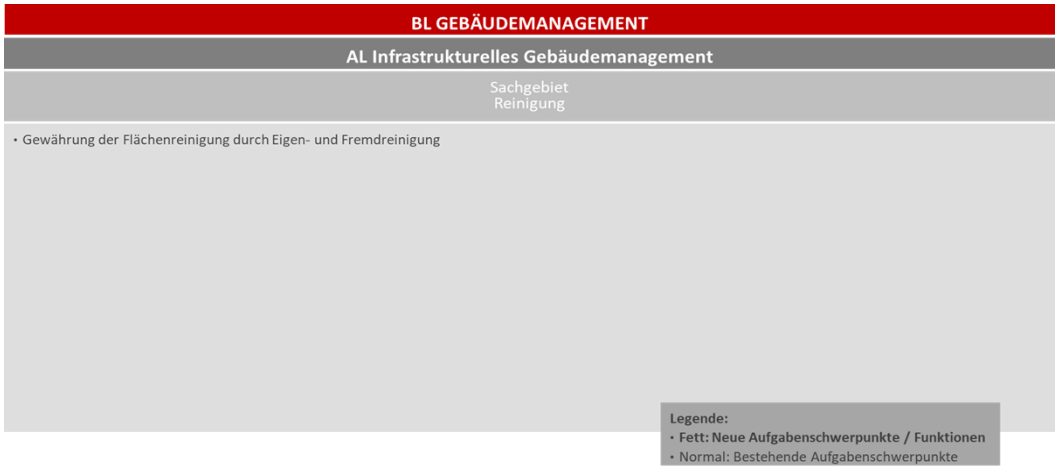


Abbildung 10: Zielbild Aufgabenschwerpunkte und Funktionen Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

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:

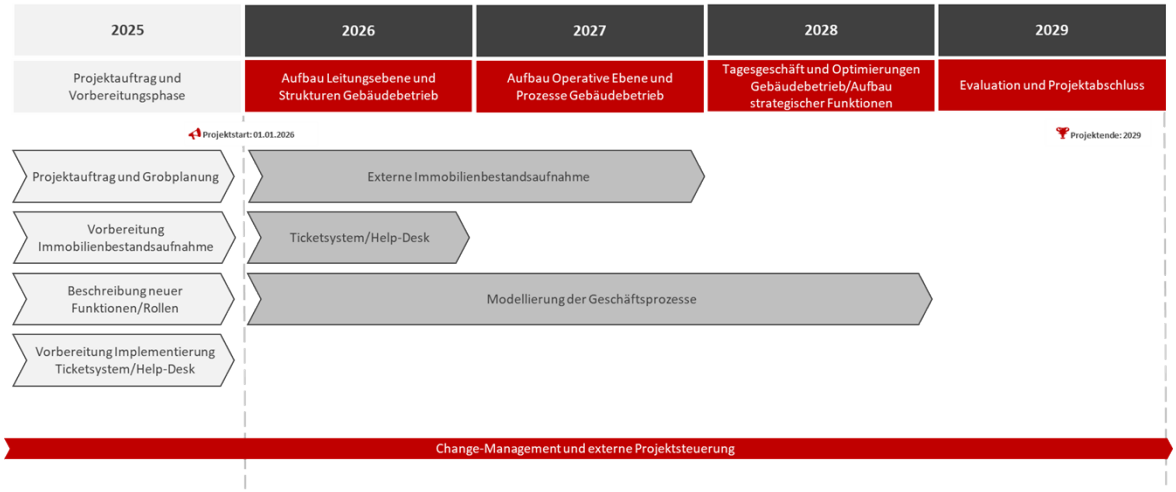


Abbildung 11: Umsetzungsstrategie (Grobplanung)

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

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).

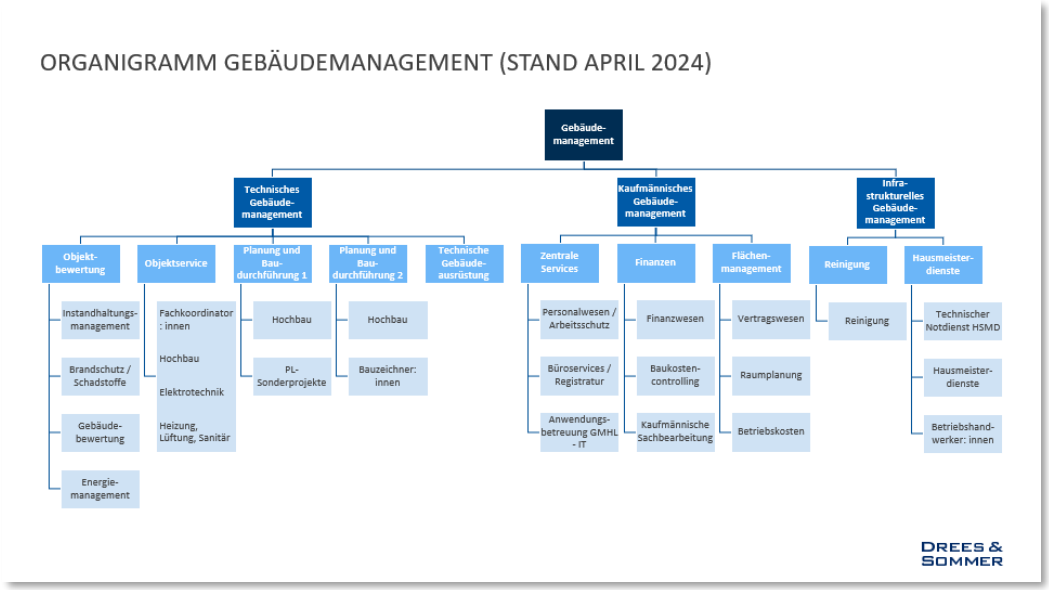


Abbildung 1: Organigramm Gebäudemanagement (Stand April 2024)

- **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. €.

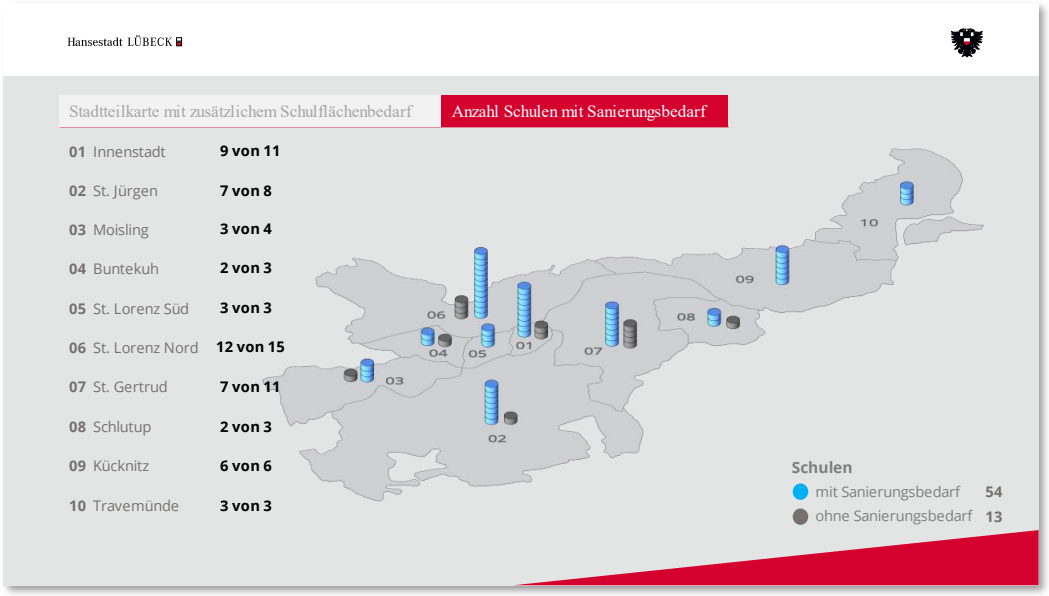


Abbildung 2: Anzahl Schulen mit Sanierungsbedarf

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).

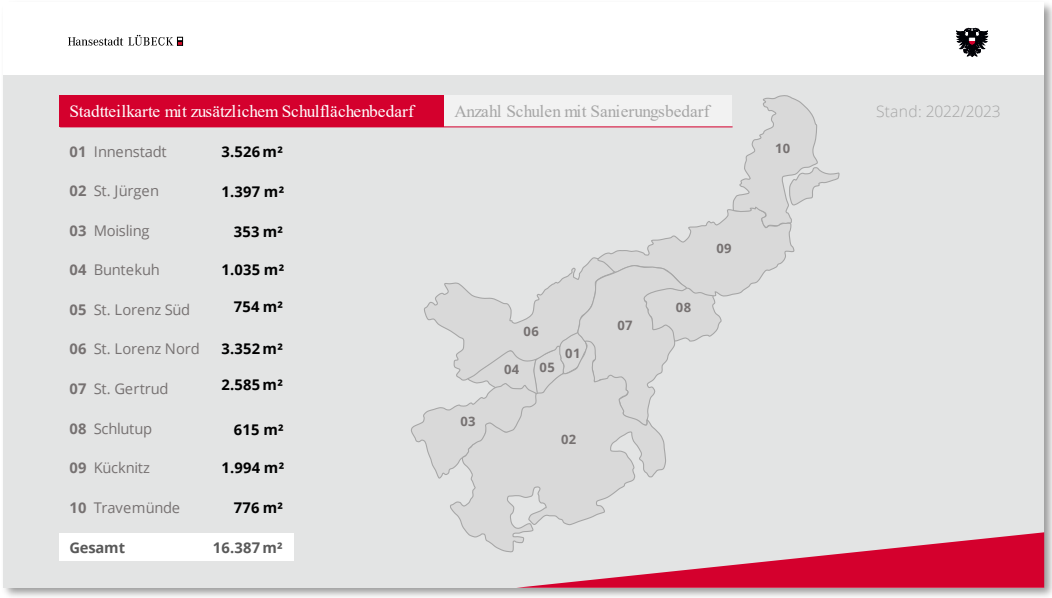


Abbildung 3: Stadteile mit zusätzlichem Schulflächenbedarf

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.

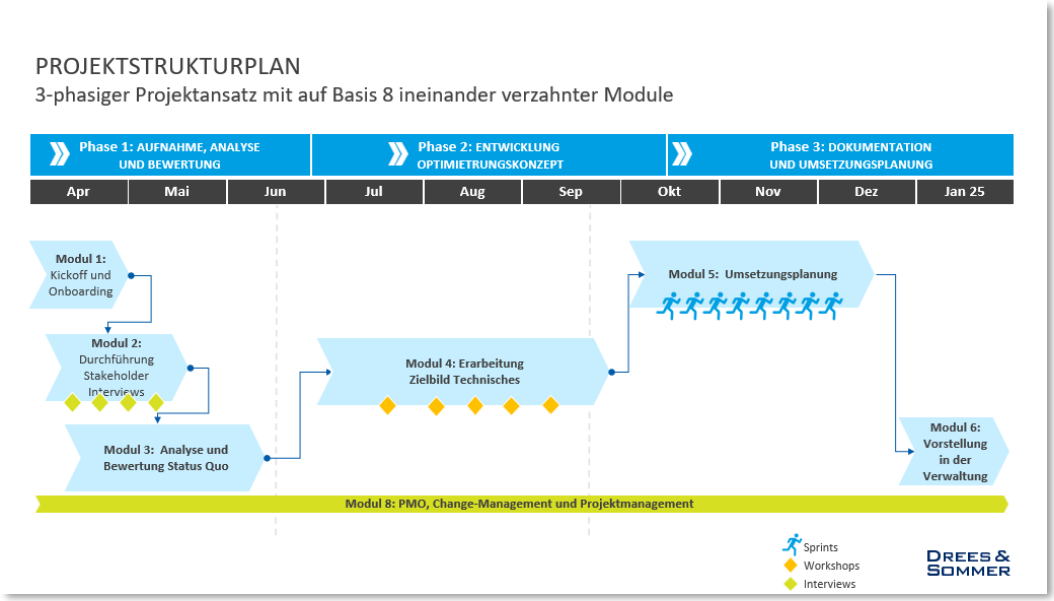


Abbildung 4: Projektstrukturplan

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.

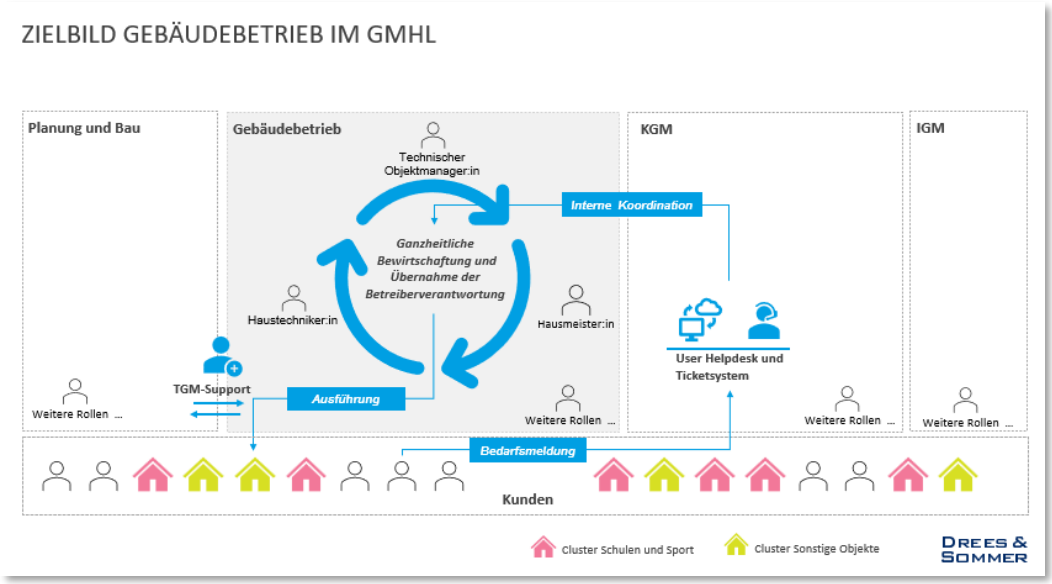


Abbildung 5: Zielbild Gebäudebetrieb im GMHL

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.

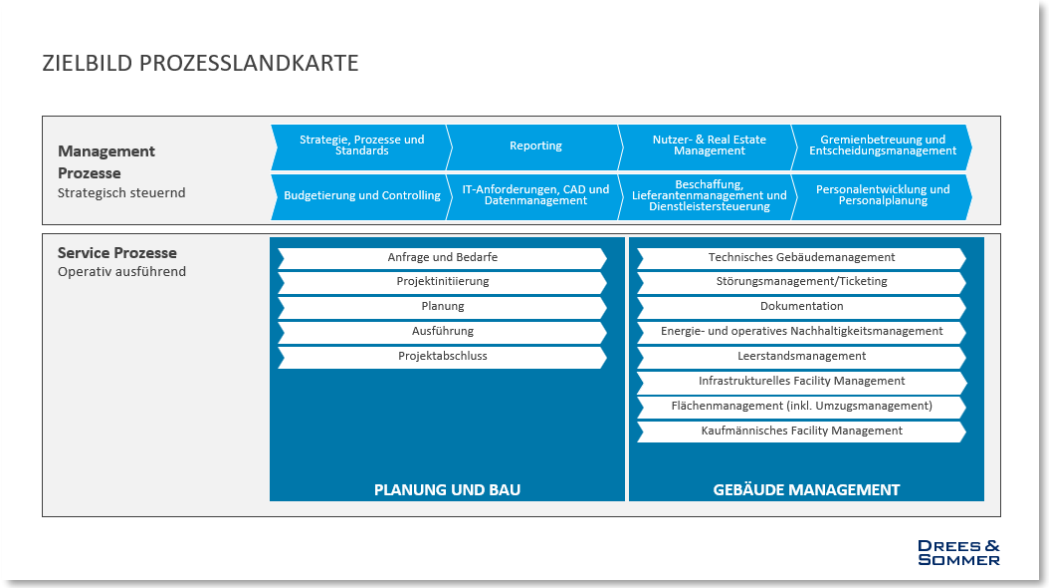


Abbildung 6: Prozesslandkarte GMHL

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.

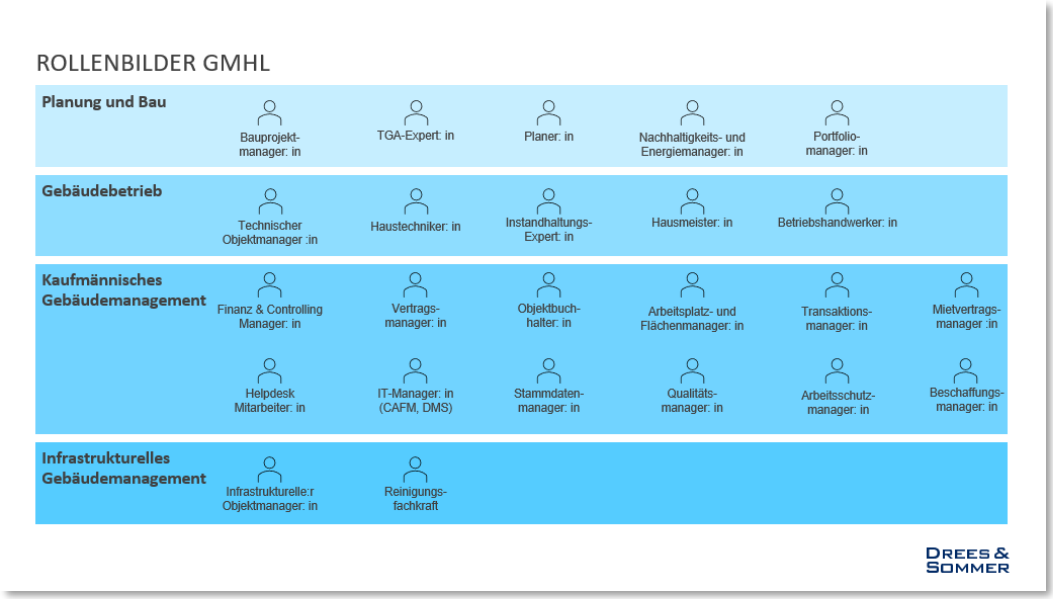


Abbildung 7: Rollenbilder GMHL

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).

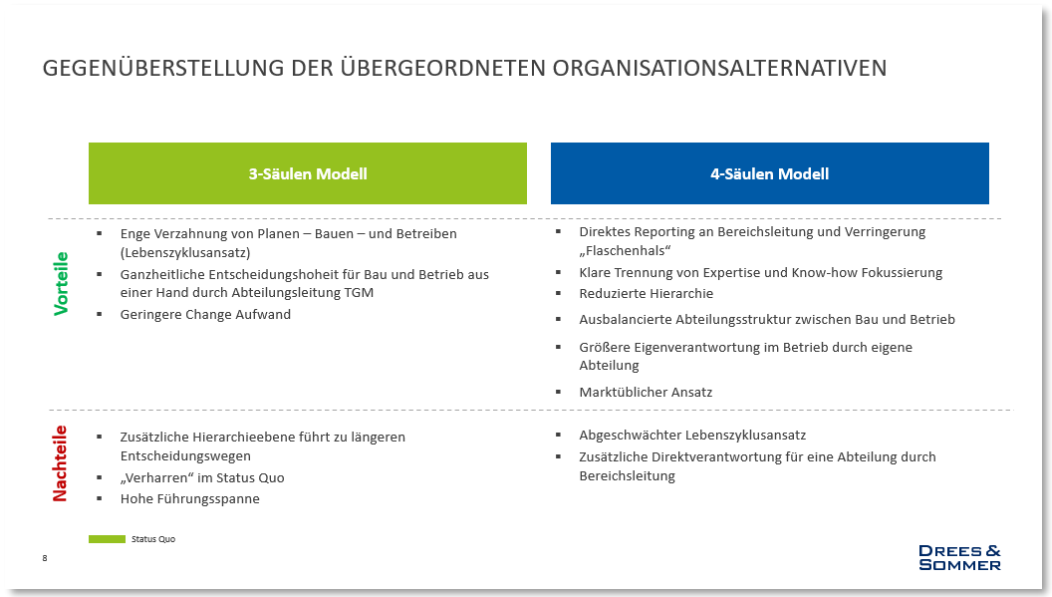


Abbildung 8: Gegenüberstellung 3-Säulenmodell und 4-Säulenmodell

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).

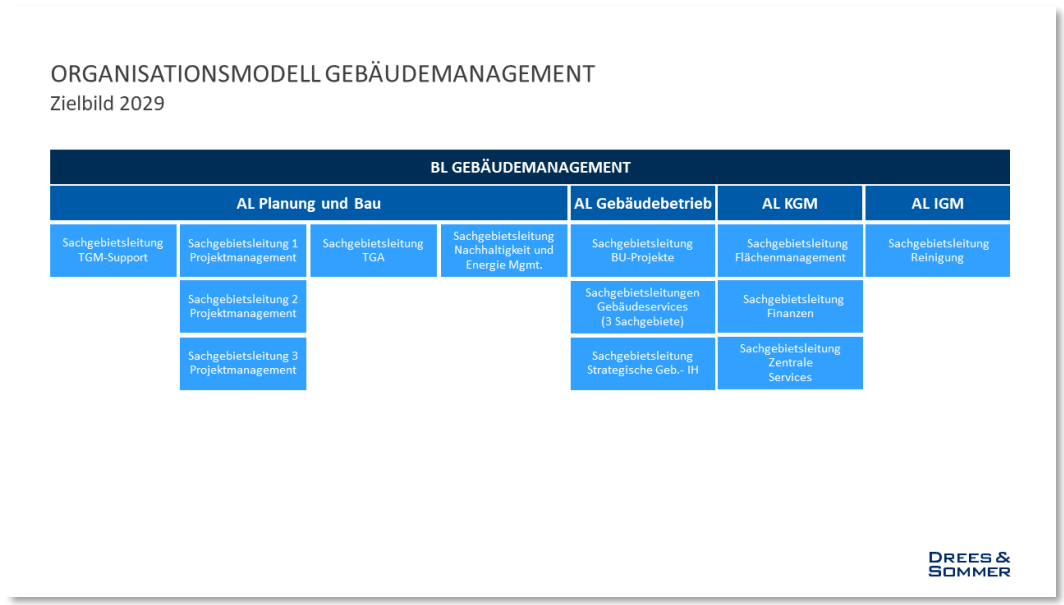


Abbildung 9: Zukünftiges Organisationsmodell GMHL

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)

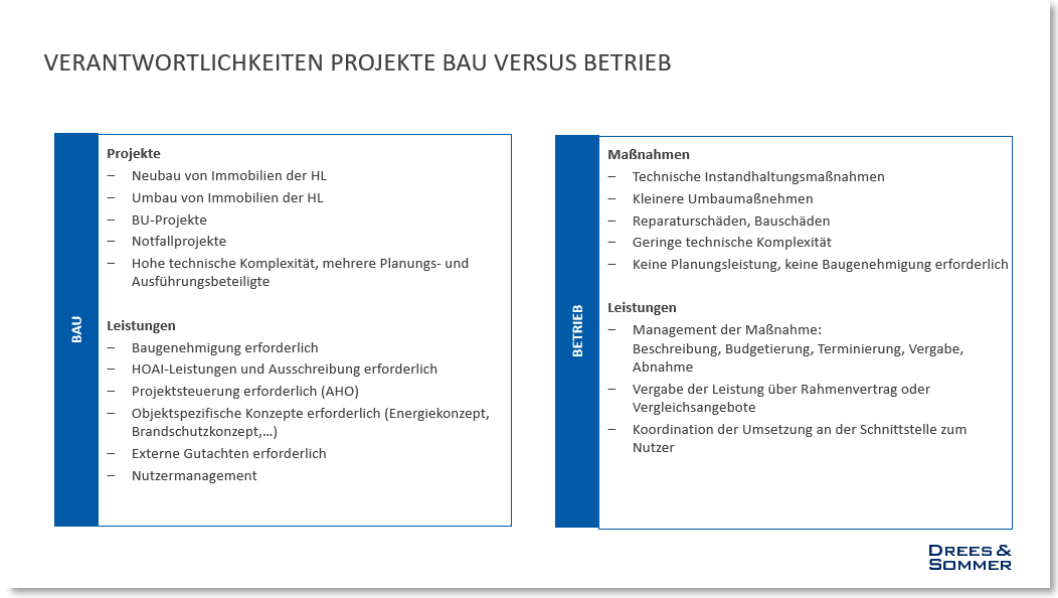


Abbildung 11: Verantwortlichkeiten der Abteilungen **Planung und Bau** versus **Gebäudebetrieb**

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.

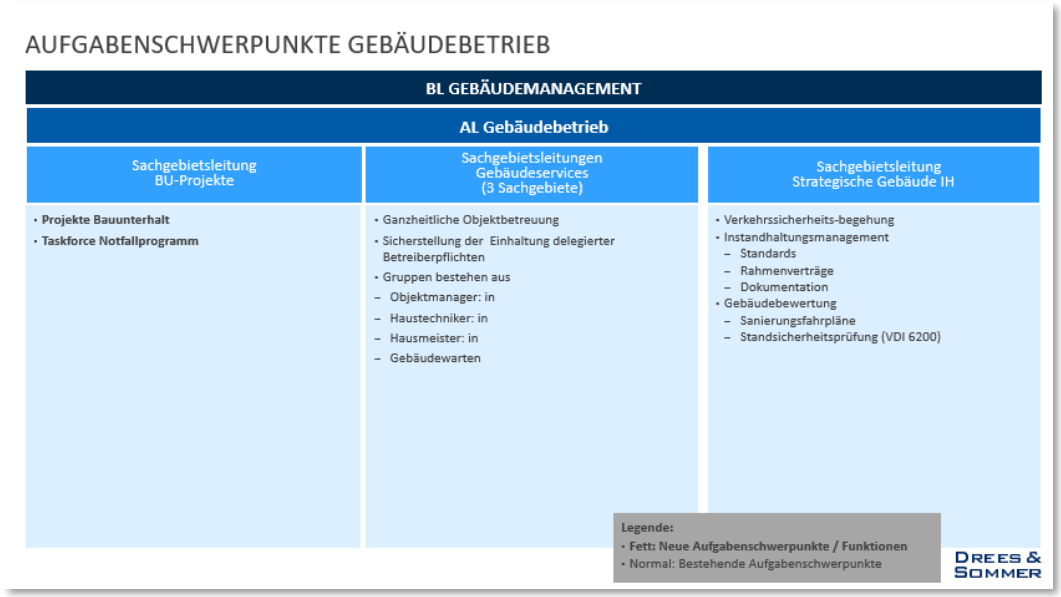


Abbildung 12: Aufgabenschwerpunkte Gebäudebetrieb

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.

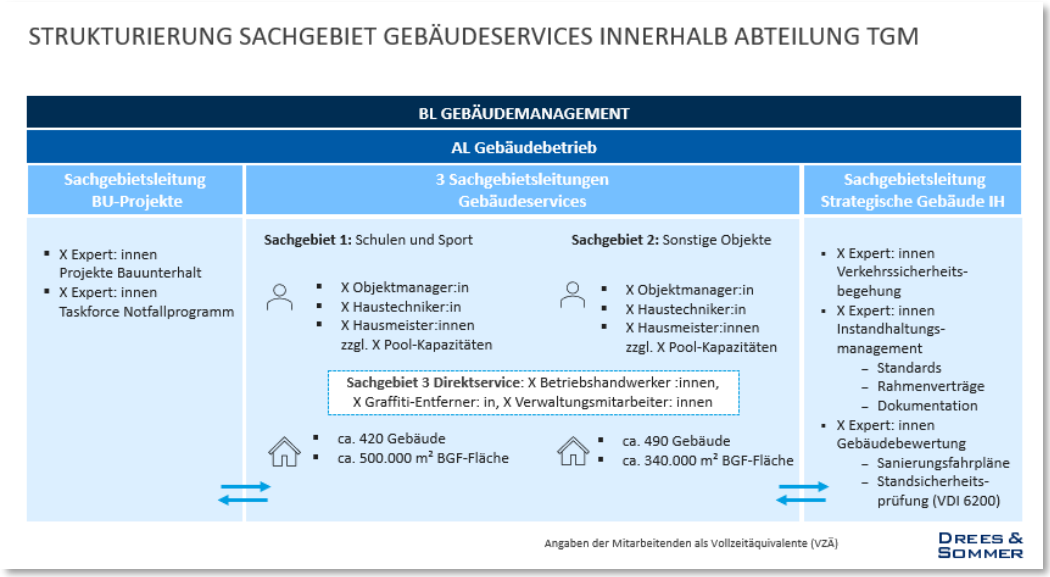


Abbildung 13: Strukturierung Sachgebiete Gebäudeservices innerhalb Abteilung **Gebäudebetrieb**

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.

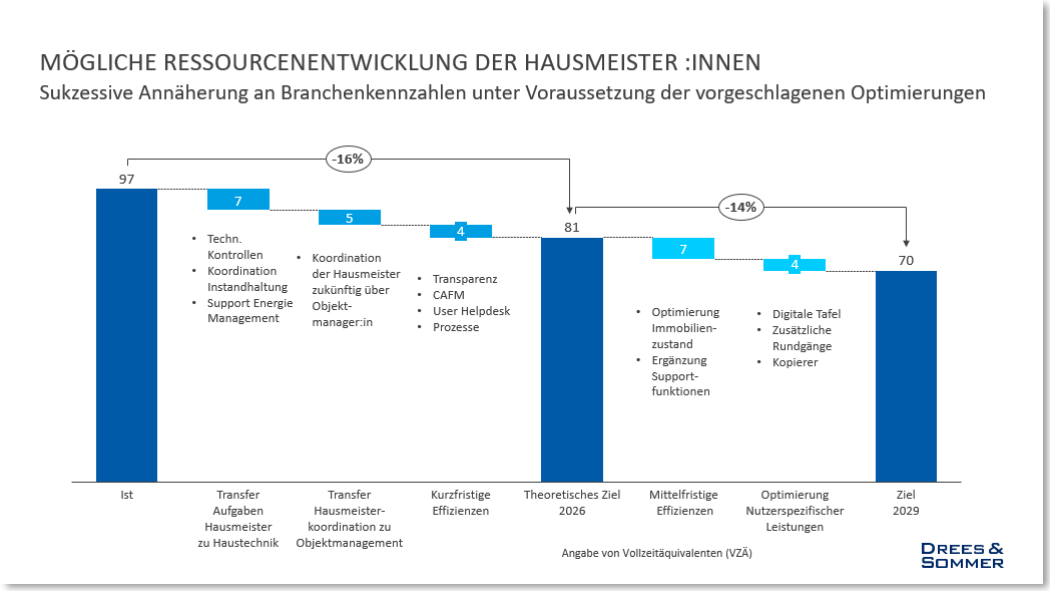


Abbildung 14: Mögliche Ressourcenentwicklung der Hausmeister:innen

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).

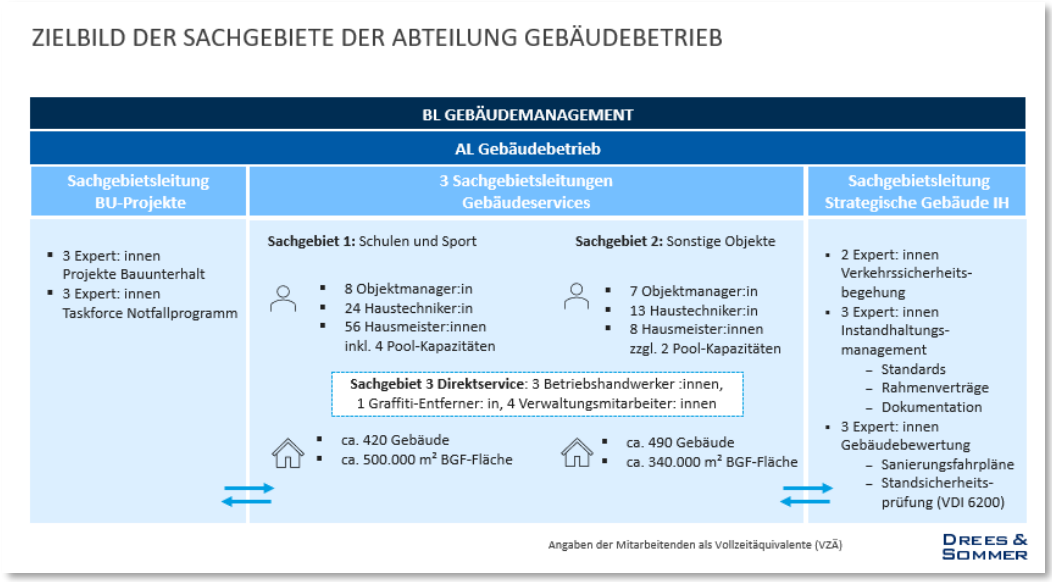


Abbildung 15: Zielbild der Sachgebiete in der Abteilung Gebäudebetriebs

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.

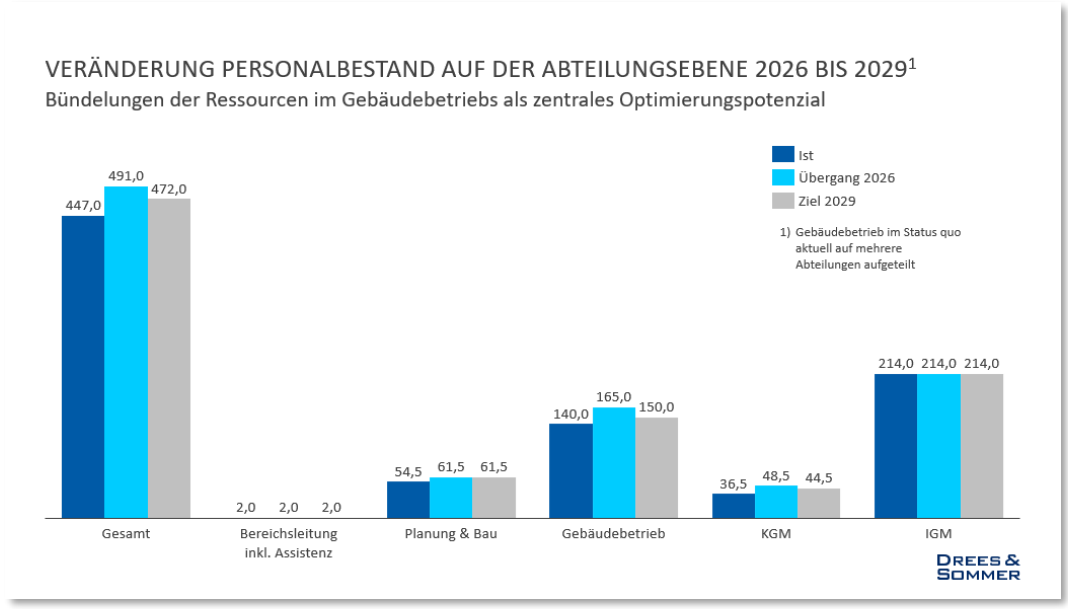


Abbildung 16: Veränderung Personalbestand 2026 bis 2029

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 rund 1.000.000 €	2025	bis	Ende	2026
–	Implementierung eines Ticketsystems rund 150.000 €	2025	bis	Ende	2026
–	Modellierung der Geschäftsprozesse rund 150.000 €	2025	bis	Mitte	2026
–	Implementierung Change-Management rund 100.000 €	2025	bis	Ende	2027
–	Projektsteuerung für die Umsetzungsbegleitung rund 200.000 €	2025	bis	Ende	2027

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

603 von 1422 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

604 von 1422 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

605 von 1422 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

606 von 1422 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

607 von 1422 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

608 von 1422 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

609 von 1422 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

610 von 1422 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

611 von 1422 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

612 von 1422 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

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

613 von 1422 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

614 von 1422 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

615 von 1422 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

616 von 1422 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

617 von 1422 in Zusammenstellung

DREES & SOMMER

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

020 von 1422 in Zusammenstellung

1. Projektauftrag und –verlauf
2. Ergebnis
3. Ressourcen
4. Umsetzungsempfehlung
5. Fragen und Feedback
6. FAQ

AGENDA

621 von 1422 in Zusammenstellung

Gebäudemanagement der HL

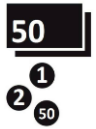
Zahlen, Daten, Fakten



- 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

622 von 1422 in Zusammenstellung

Projektauftrag und -verlauf

623 von 1422 in Zusammenstellung

Projektauftrag

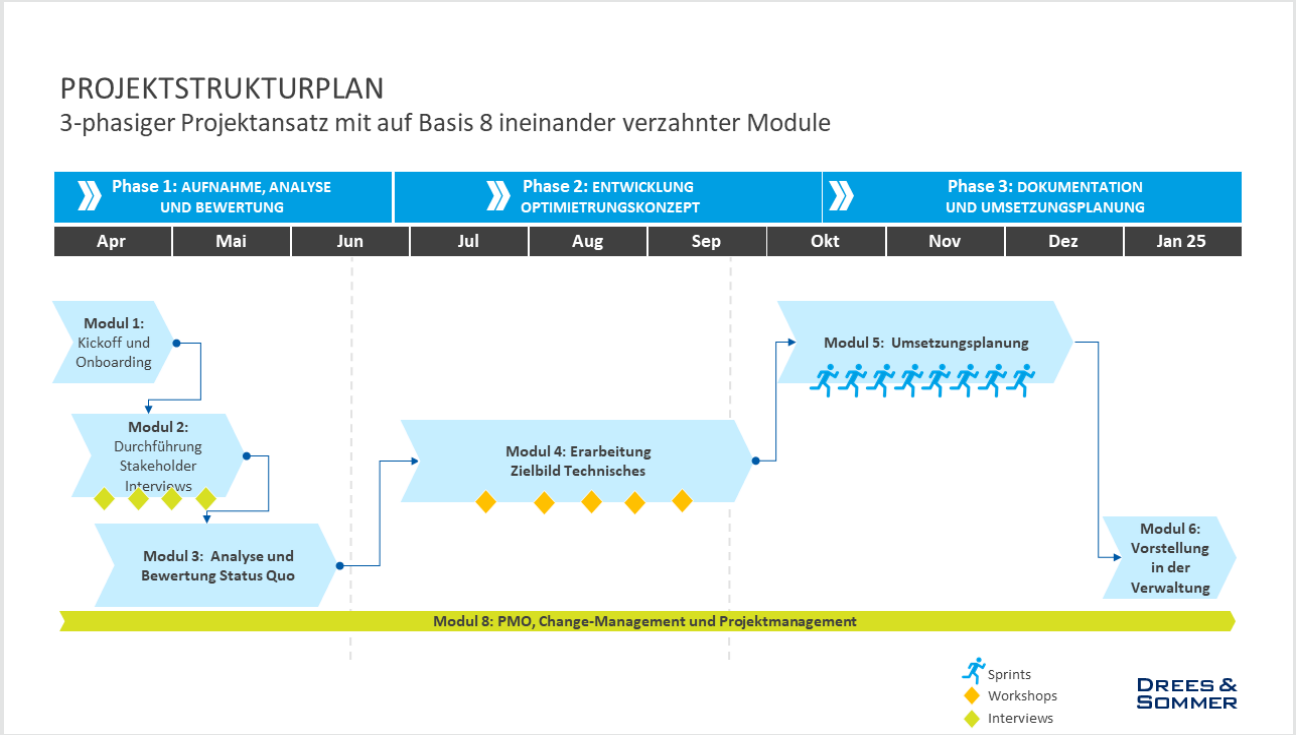
VO/2022/11299-03 Haushaltsbegleitbeschluss

„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).

624 von 1422 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

625 von 1422 in Zusammenstellung

Ergebnis

626 von 1422 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

627 von 1422 in Zusammenstellung

Handlungsoptionen

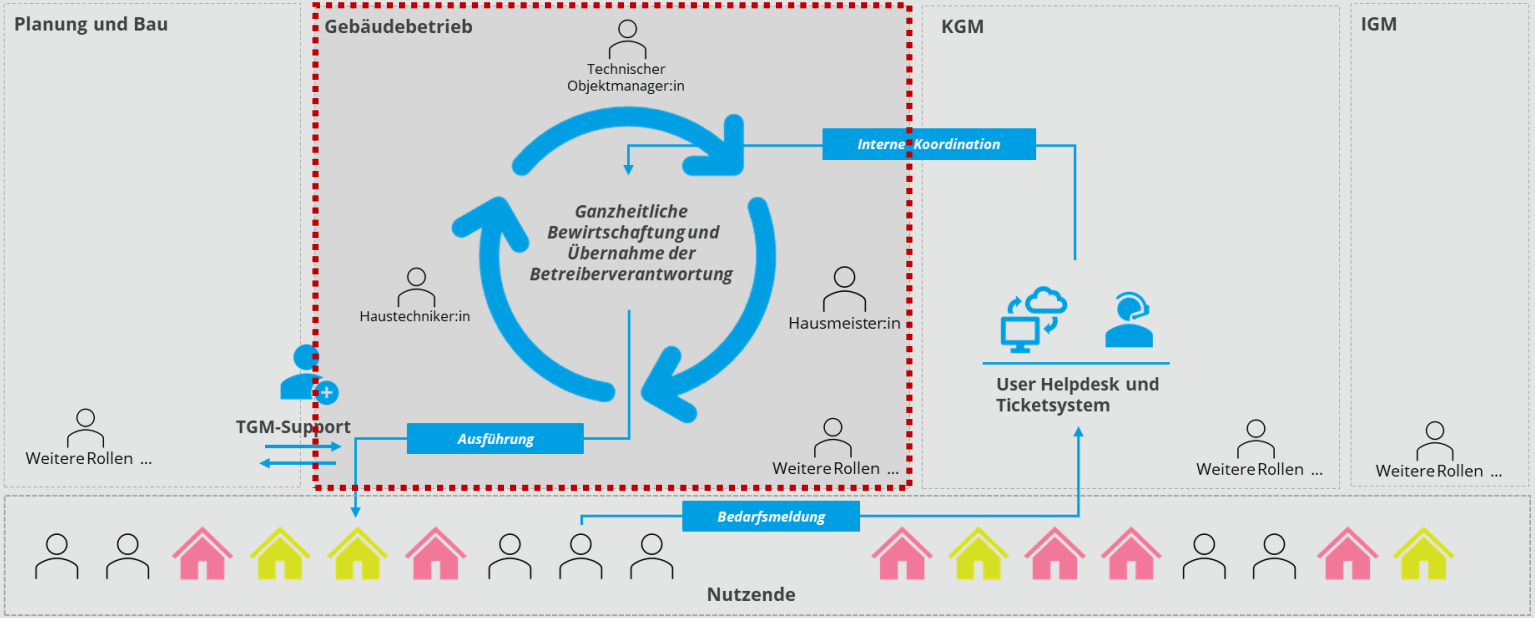
Favorisierte Option

„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.

628 von 1422 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

Zielbild



629 von 1422 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

630 von 1422 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

Organisation

BL GEBÄUDEMANAGEMENT

AL Gebäudebetrieb

Sachgebietsleitung BU-Projekte

- 3 Expert:innen Projekte Bauunterhalt
- 3 Expert:innen Taskforce Notfallprogramm

3 Sachgebietsleitungen Gebäudeservices

Sachgebiet 1: Schulen und Sport

- 8 Objektmanager:in
- 24 Haustechniker:in
- 56 Hausmeister:innen inkl. 4 Pool-Kapazitäten

- ca. 420 Gebäude
- ca. 500.000 m² BGF-Fläche

Sachgebiet 2: Sonstige Objekte

- 7 Objektmanager:in
- 13 Haustechniker:in
- 8 Hausmeister:innen zzgl. 2 Pool-Kapazitäten

- ca. 480 Gebäude
- ca. 330.000 m² BGF-Fläche

Sachgebiet 3 Direktservice: 3 Betriebshandwerker :innen, 1 Graffiti-Entferner: in, 4 Verwaltungsmitarbeiter: innen

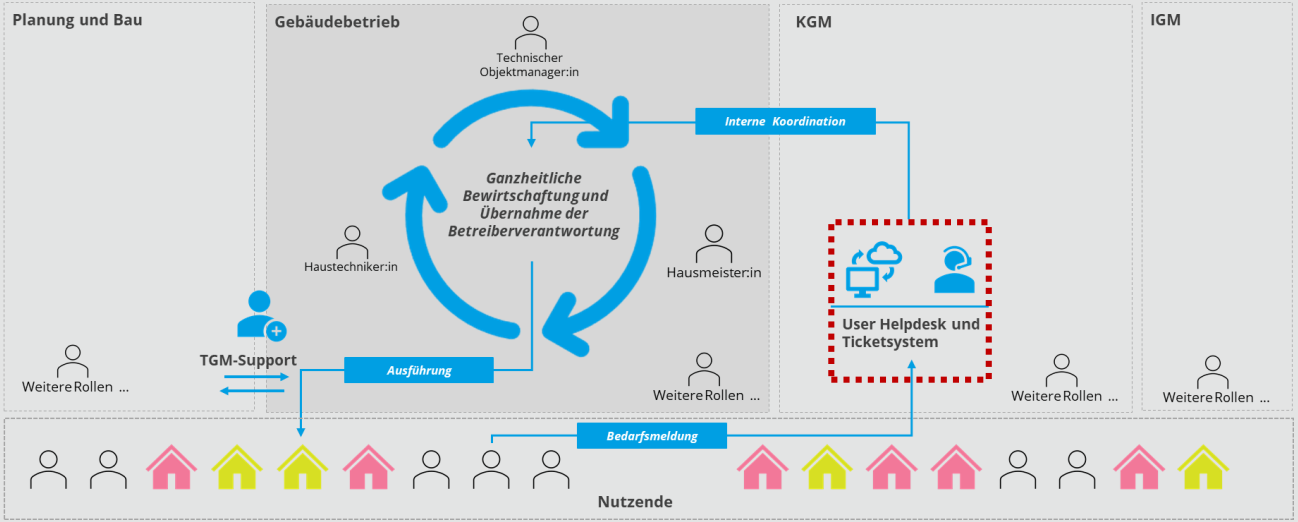
Sachgebietsleitung Strategische Gebäude IH

- 2 Expert:innen Verkehrssicherheitsbegehung
- 3 Expert:innen Instandhaltungs-management
  - Standards
  - Rahmenverträge
  - Dokumentation
- 3 Expert:innen Gebäudebewertung
  - Sanierungsfahrpläne
  - Standsicherheits-prüfung (VDI 6200)

631 von 1422 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

Zielbild



632 von 1422 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

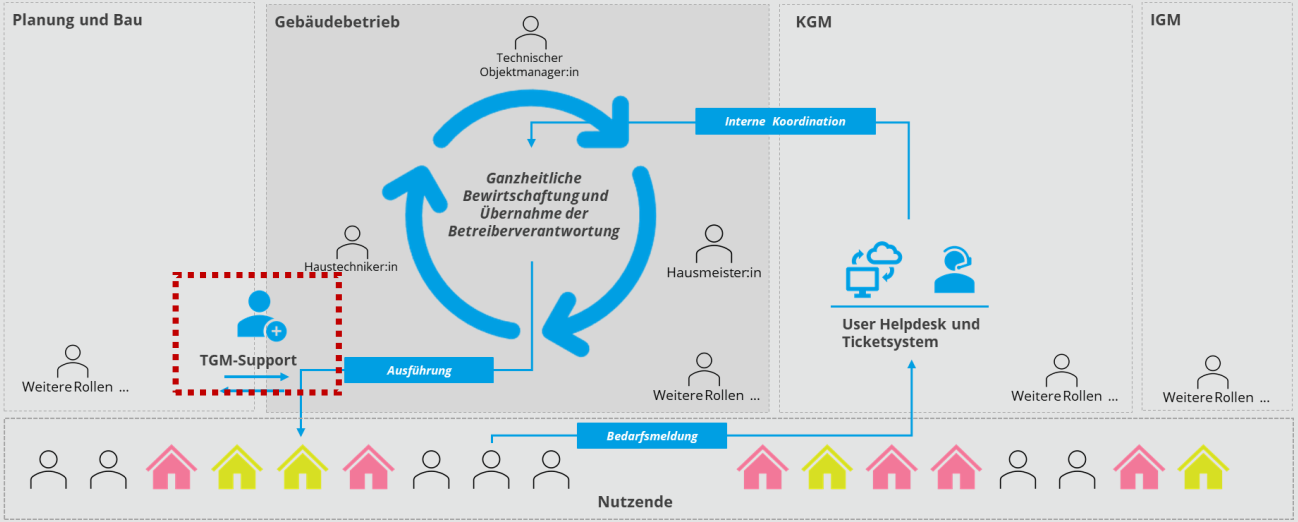
Kernaspekte

- 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

633 von 1422 in Zusammenstellung

Schaffung von Supportfunktionen

Zielbild



Schaffung von Supportfunktionen

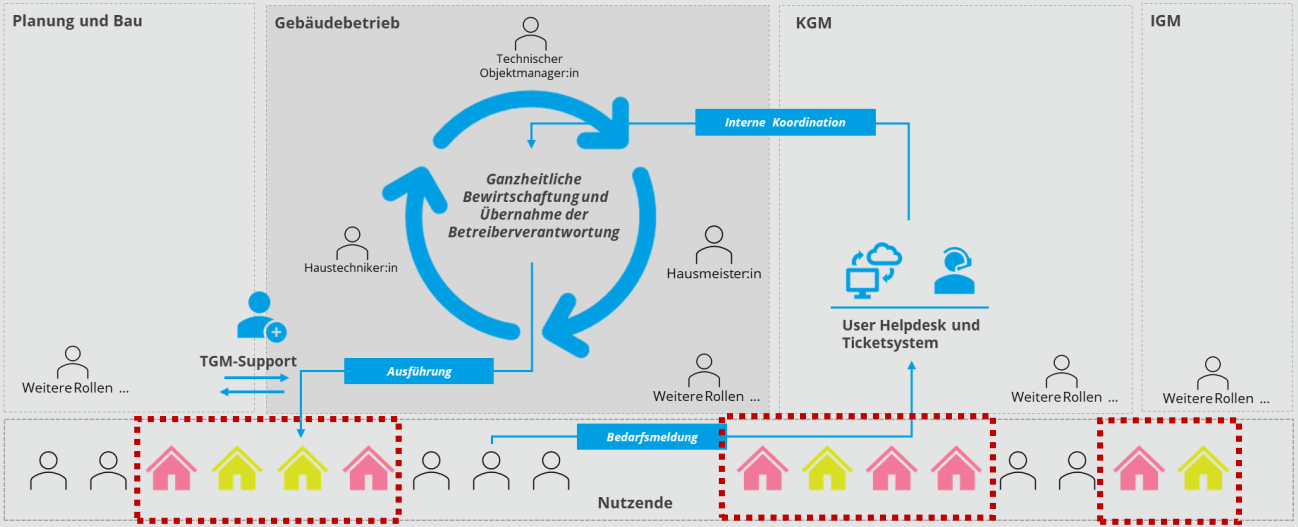
Kernaspekte

- 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

635 von 1422 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

Zielbild



636 von 1422 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

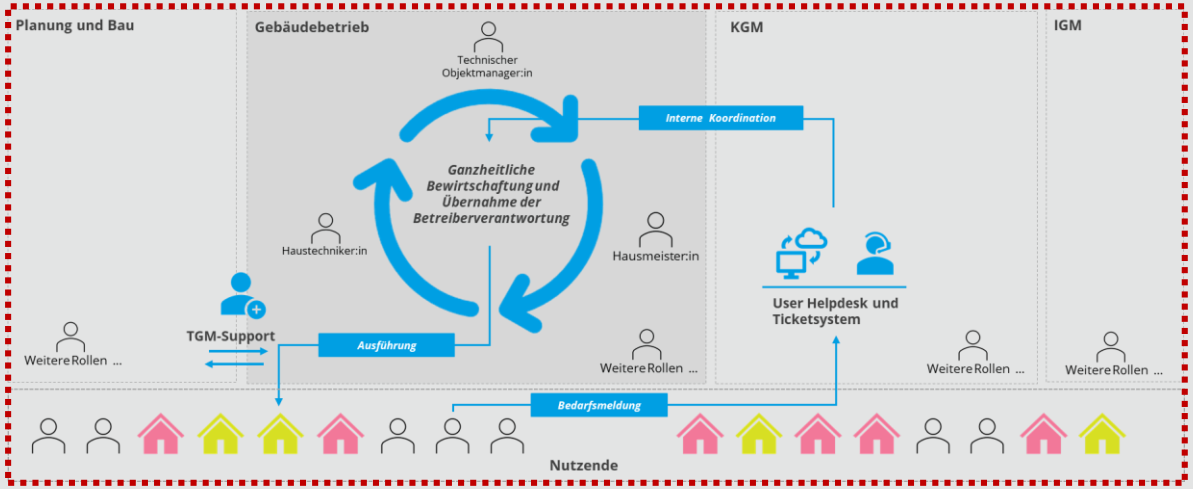
Kernaspekte

- 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

637 von 1422 in Zusammenstellung

Optimierung interner Prozesse

Zielbild



638 von 1422 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

639 von 1422 in Zusammenstellung

Ressourcen

640 von 1422 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

641 von 1422 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.

642 von 1422 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 €

643 von 1422 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

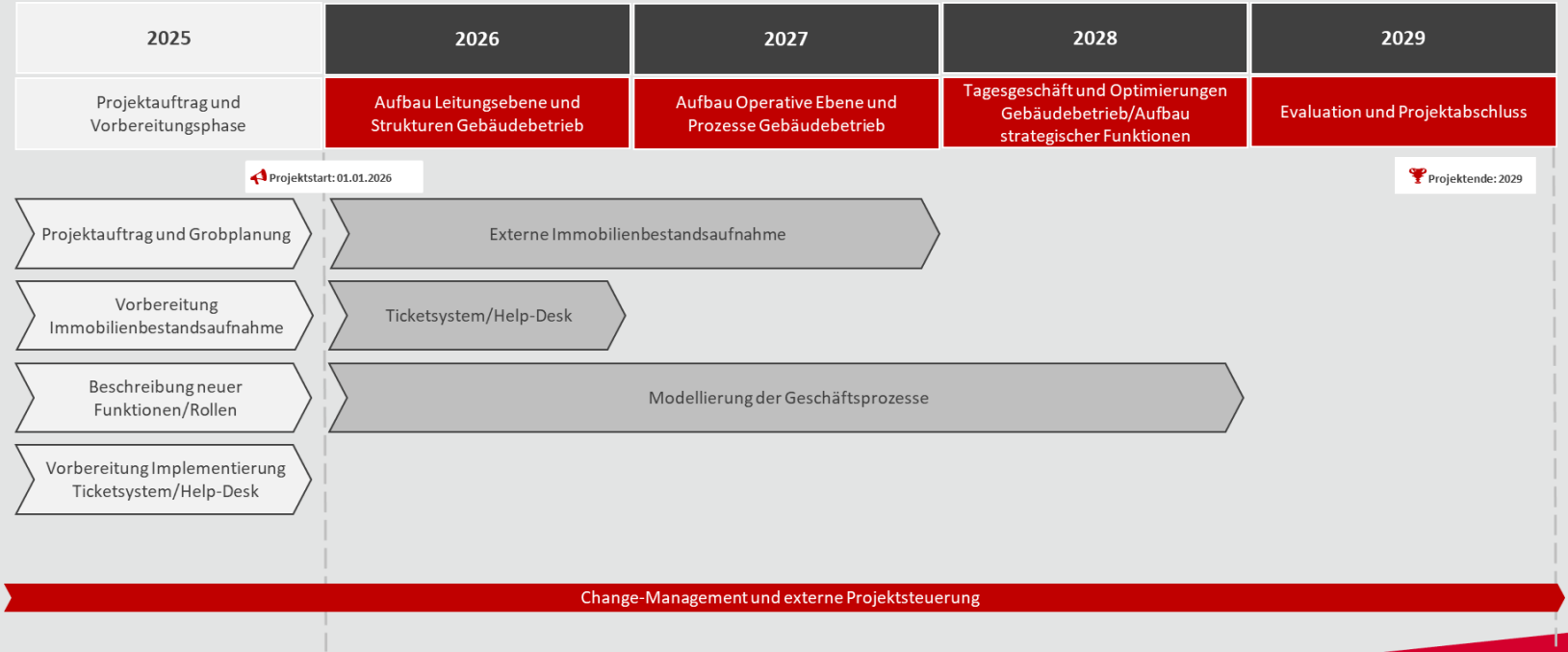
645 von 1422 in Zusammenstellung

Umsetzungsempfehlung

646 von 1422 in Zusammenstellung

Umsetzungsfahrplan

Grobplanung Kernmaßnahmen



647 von 1422 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

648 von 1422 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

649 von 1422 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

650 von 1422 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

651 von 1422 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

652 von 1422 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

653 von 1422 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

654 von 1422 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

655 von 1422 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

656 von 1422 in Zusammenstellung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

FAQ

wird fortlaufend erweitert

658 von 1422 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

659 von 1422 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

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

662 von 1422 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

663 von 1422 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/2025/14516**
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/2025/14602
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.

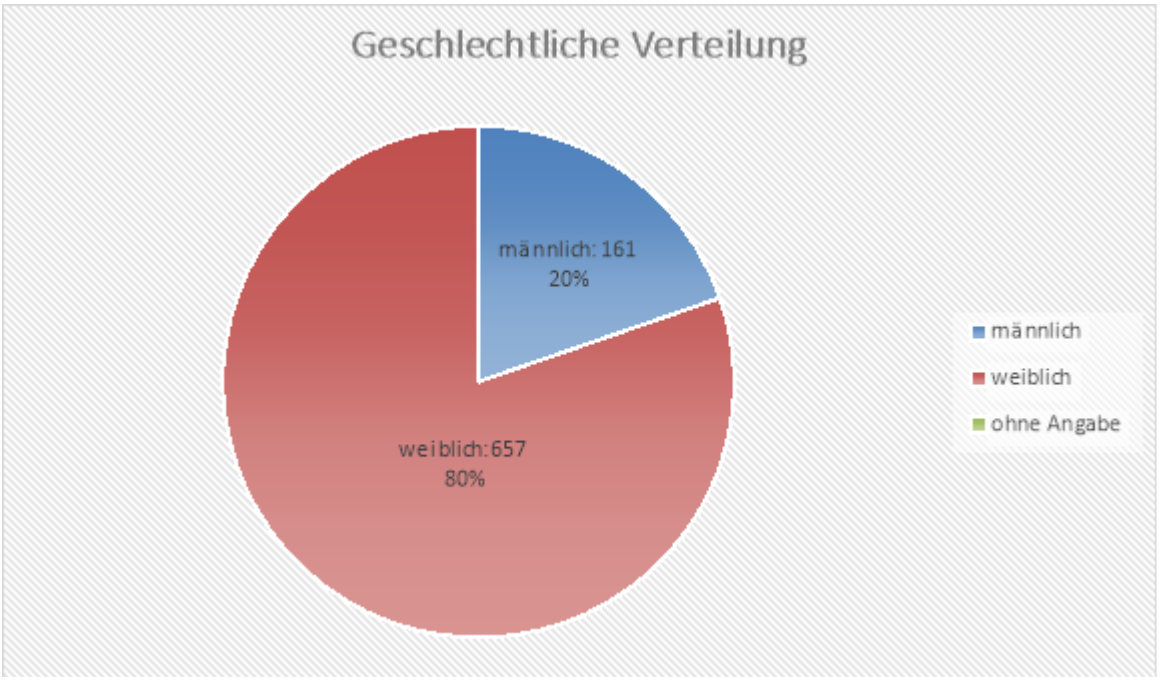
Aufgrund der sehr hohen Nachfrage im April 2023, wo mehr als 80 % der verfügbaren Tickets für das Jahr vergeben wurden, wurde am 29.06.2023 mit der VO/2023/12248 für 2023 eine zusätzliche Bereitstellung von weiteren 500 Tickets zur Kenntnis genommen.

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-

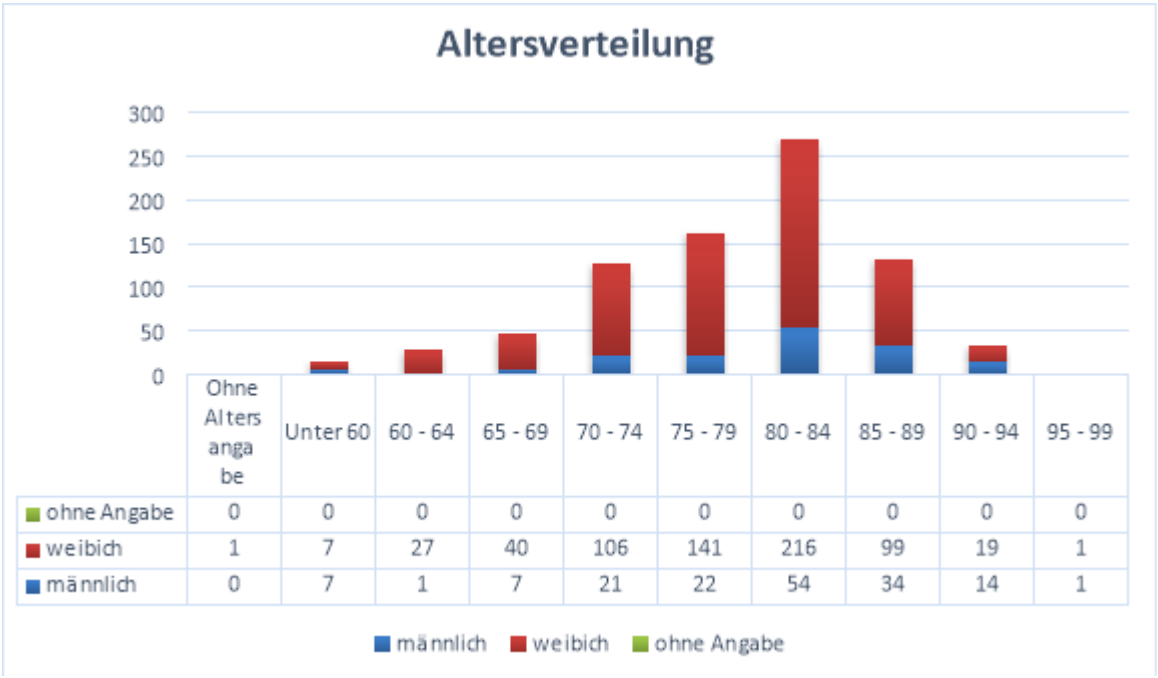
reswechsel 2024/25. Damit liegen die Auswertungen für den Projektzeitraum aus dem Jahr 2023 jetzt vor.

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.

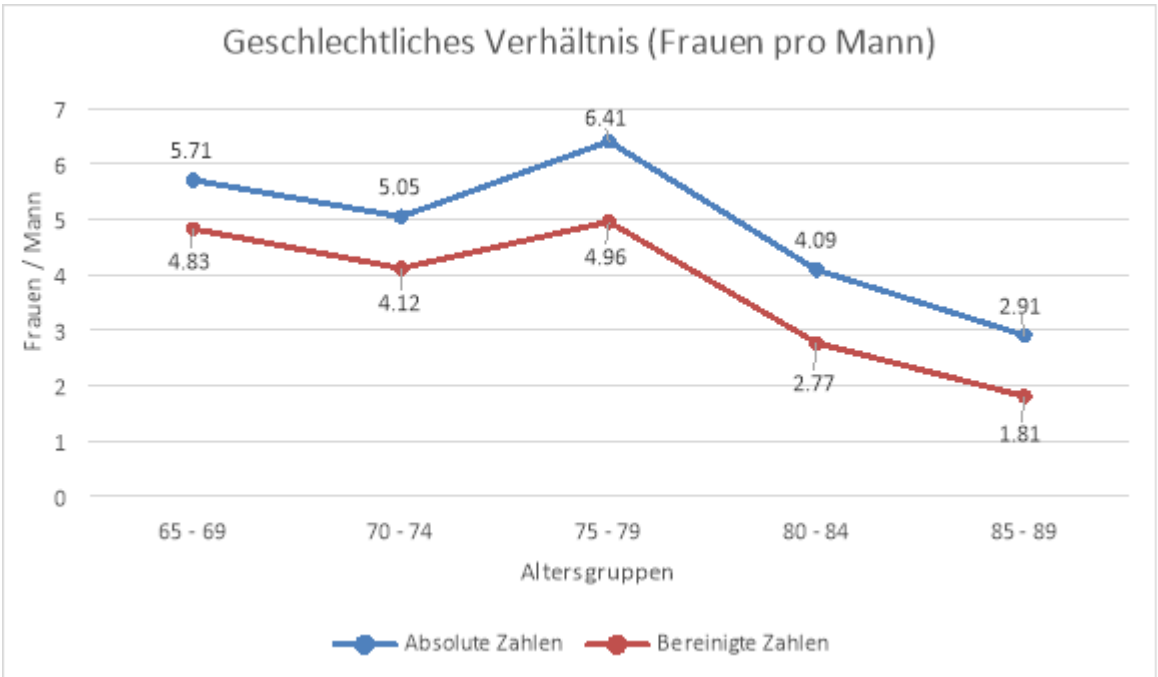


Von den 818 Teilnehmenden hat eine Person keine Angaben zum Alter gemacht. Bei den restlichen Teilnehmenden bestätigt sich hier klar der Trend aus dem Vorjahr zu älteren Teilnehmenden. In diesem Jahr nahmen 14 Teilnehmende unter 60 teil. Die jüngste Teilnehmerin war zum Zeitpunkt der Teilnahme 28 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden liegt wie im Vorjahr bei 79 Jahren, wohingegen der Median des Alters bei 80 Jahren liegt.



	Ohne Altersangabe	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

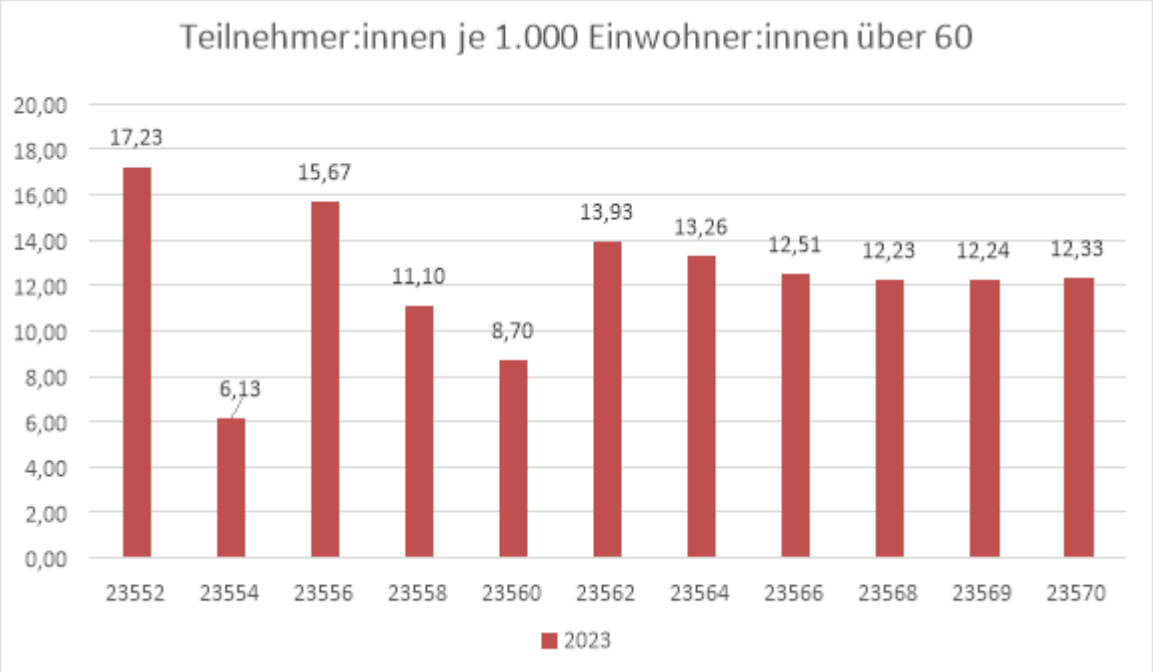
Zu erkennen ist, dass bei Männern das Interesse an der Teilnahme an der Aktion erst mit dem Alter zunahm, auch wenn dieser Trend in 2022 noch deutlich ausgeprägter war. Frauen verfügen jedoch über eine höhere Lebenserwartung und sind daher gegenüber Männern stärker in den Altersgruppen über 60 vertreten. 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.



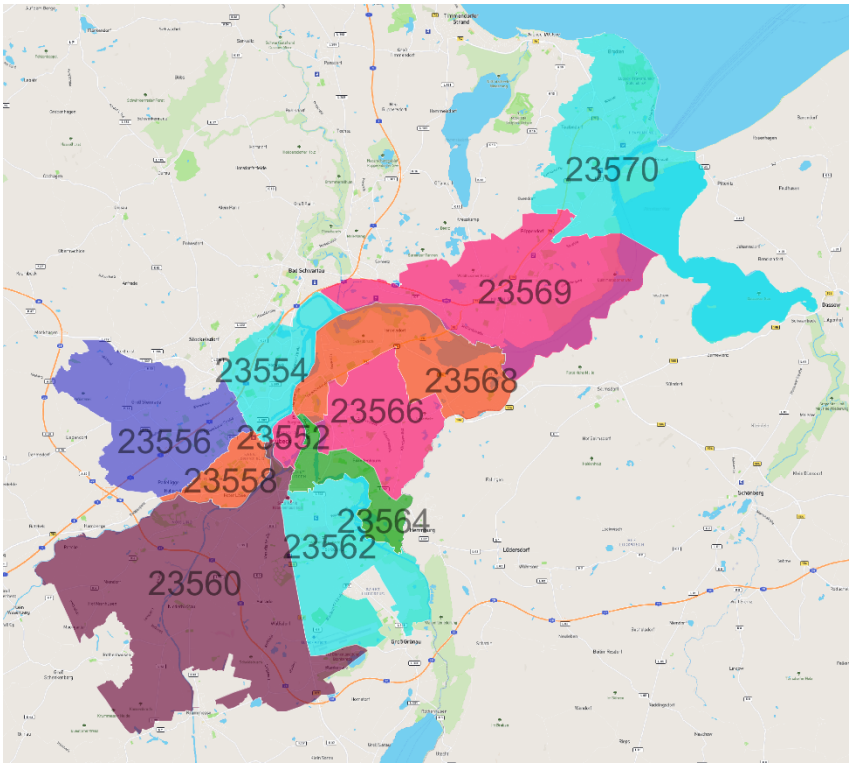
Anmerkung: Die Altersgruppen „Unter 60“, „60 – 64“, „90 – 94“ und „95 – 99“ weisen geringe Teilnehmendenzahlen auf und sind daher nicht statistisch verlässlich. Daher wurden sie nicht in diese Grafik aufgenommen. Die Gruppe „ohne Altersangabe“ ist für diese Grafik irrelevant.

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.



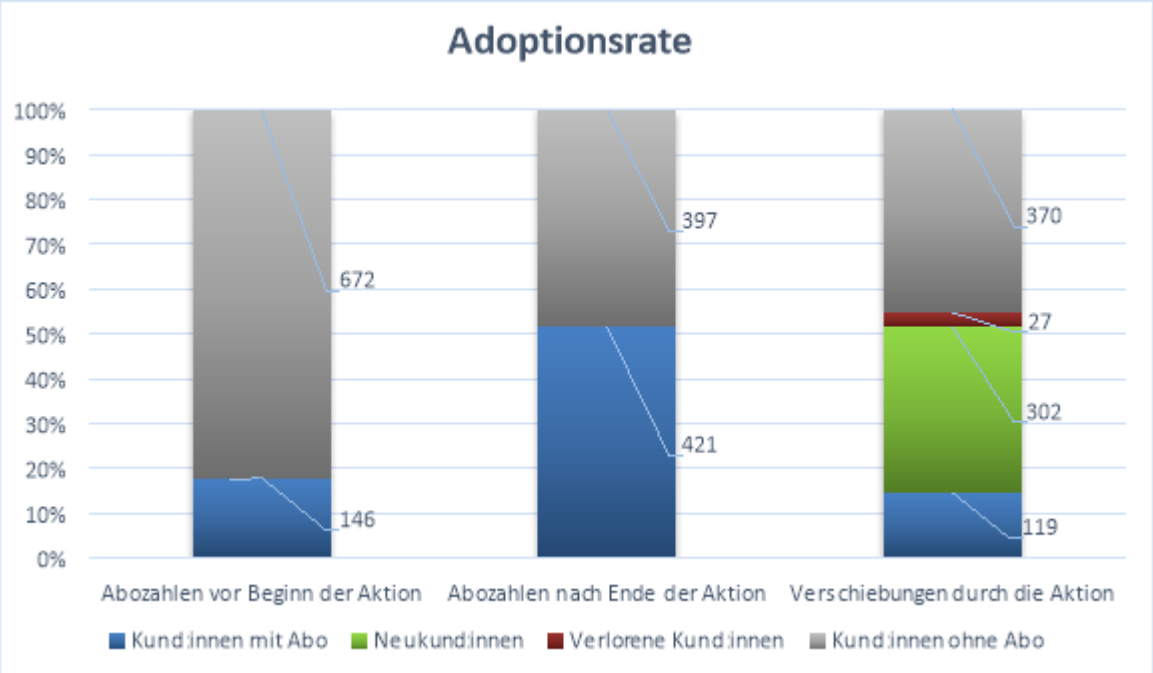
Anmerkung: Für 2022 und 2023 liegen unterschiedliche Bevölkerungszahlen in den Postleitzahlgebieten vor. Ein direkter Vergleich ist also nur eingeschränkt möglich.



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.

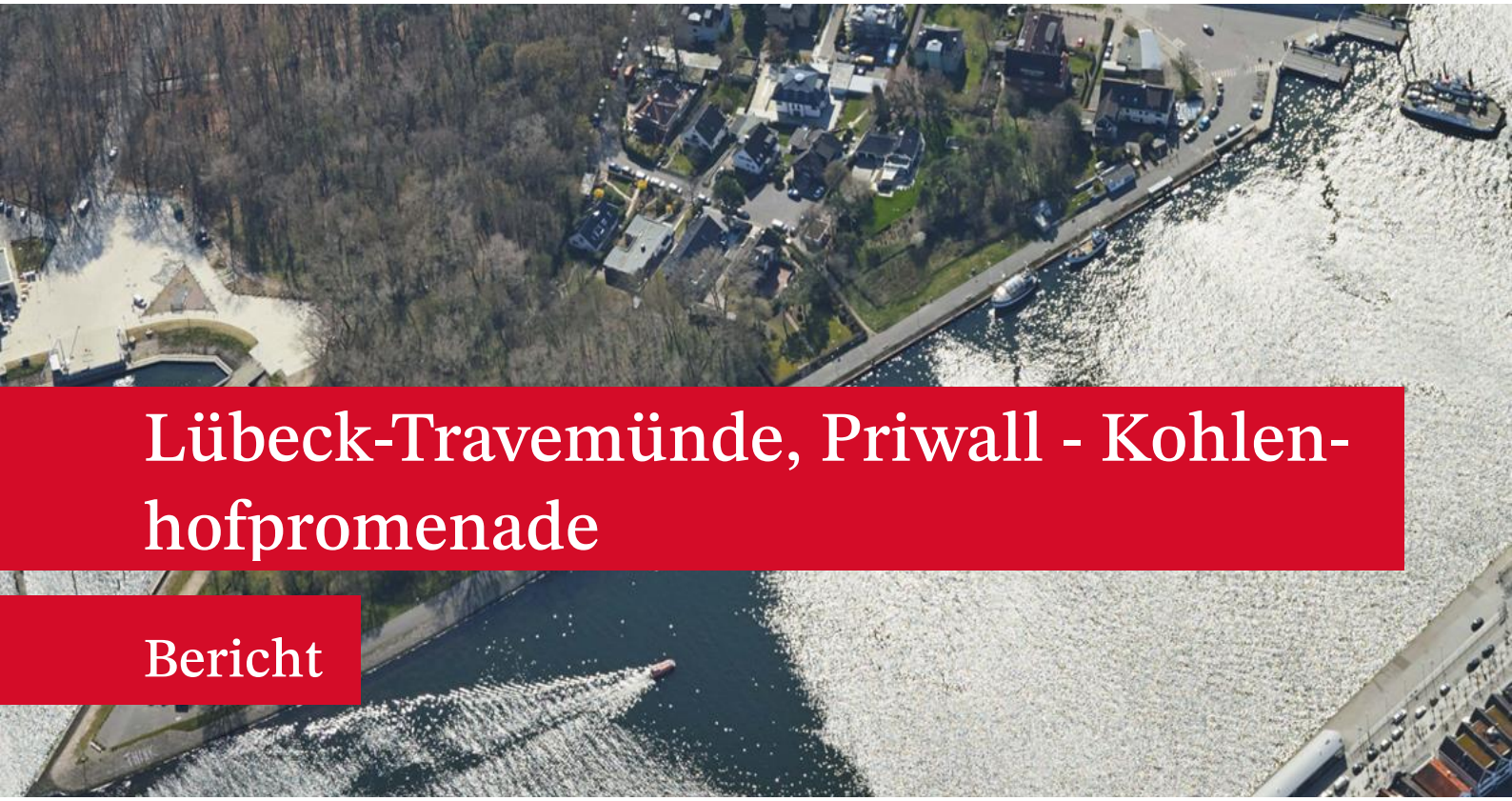
Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die Ergebnisse werden mit diesem Bericht vorgestellt und die weiteren Schritte hinsichtlich der Planung und Umsetzung erläutert. Zusätzlich wird am Ende auf das Sonderthema „Flächen für Wohnmobile und Zelte während der Travemünder Woche“ eingegangen.

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

686 von 1422 in Zusammenstellung

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)

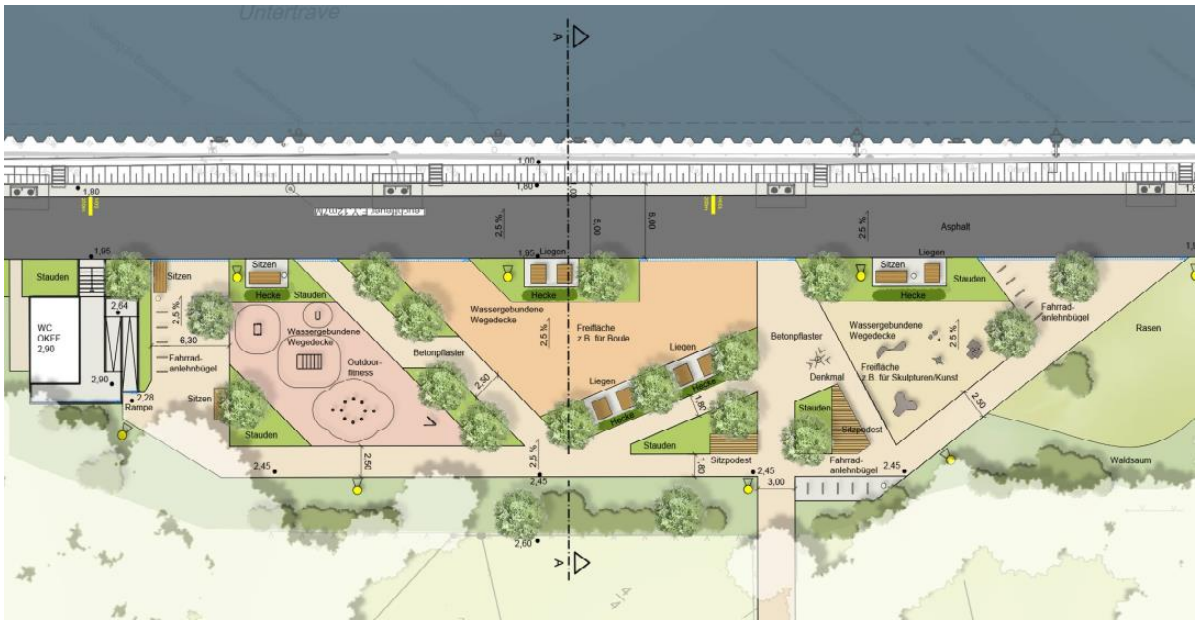


Abb. 4: Multifunktionsfläche :
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)



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.

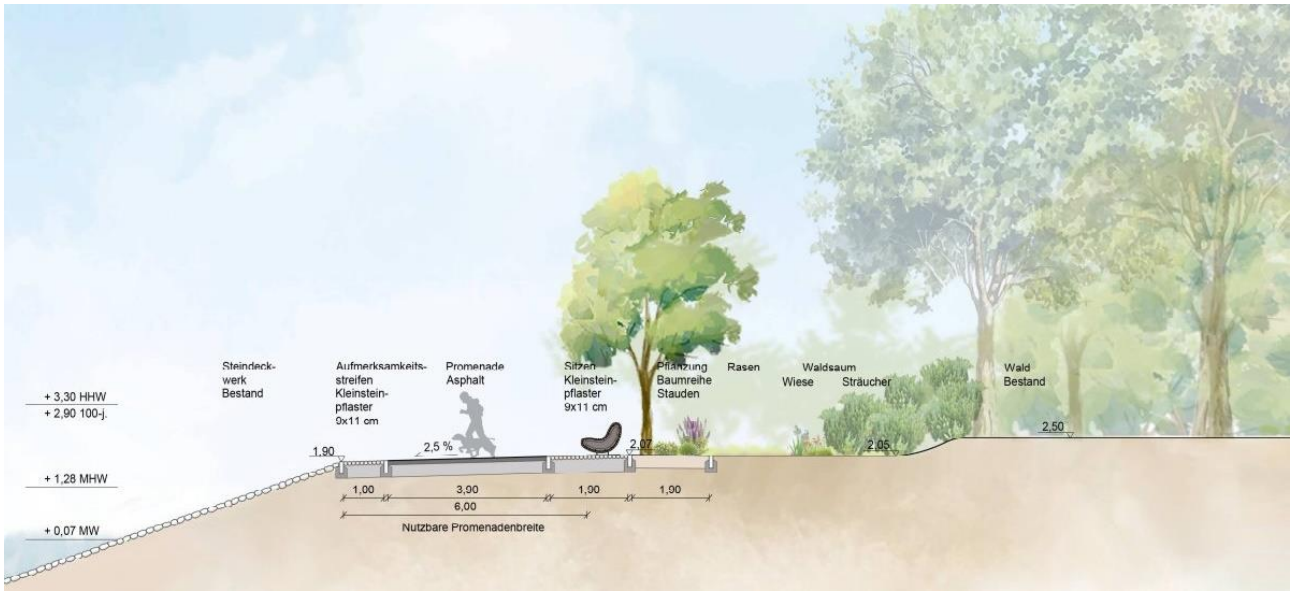


Abb. 7: Querschnitt B-B, Promenade
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

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.

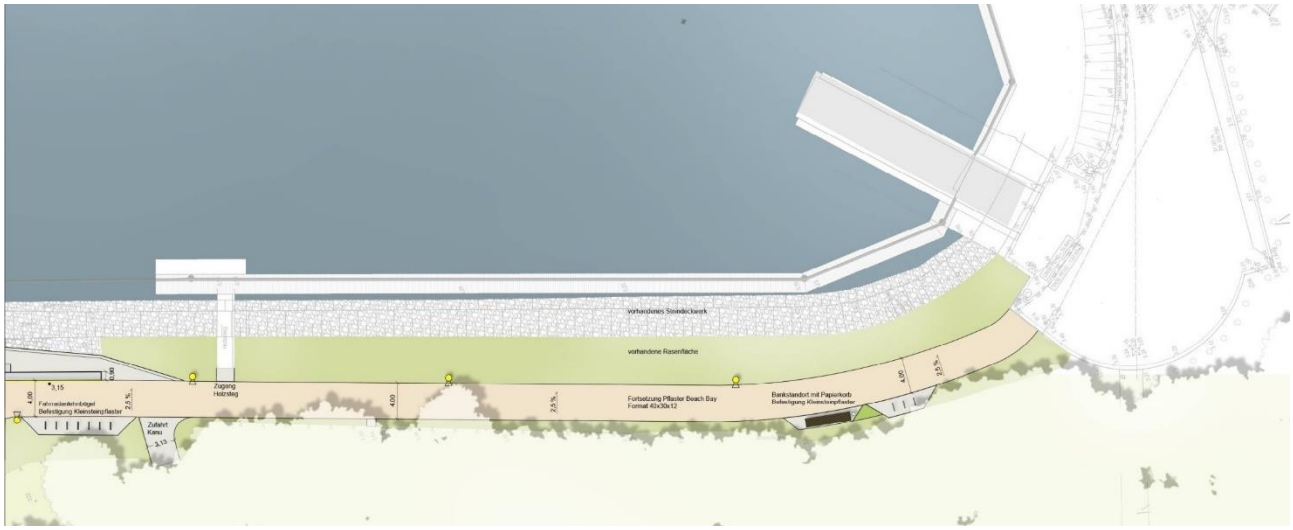


Abb. 9: Lageplan Verbindungsweg
(Quelle: Vorplanung KHP, Proske Landschaftsarchitektur)

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			

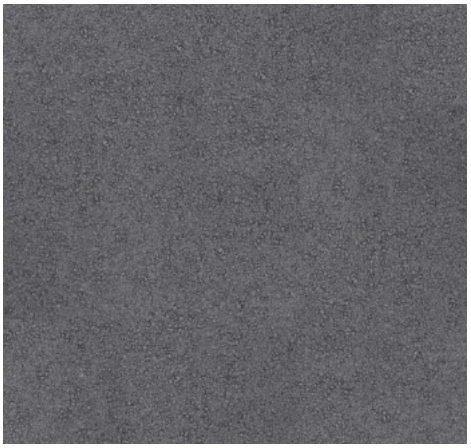


KOHLENHOF-PROMENADE LÜBECK-TRAVEMÜNDE
IDEENMAPPE VORPLANUNG
20. MÄRZ 2025

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







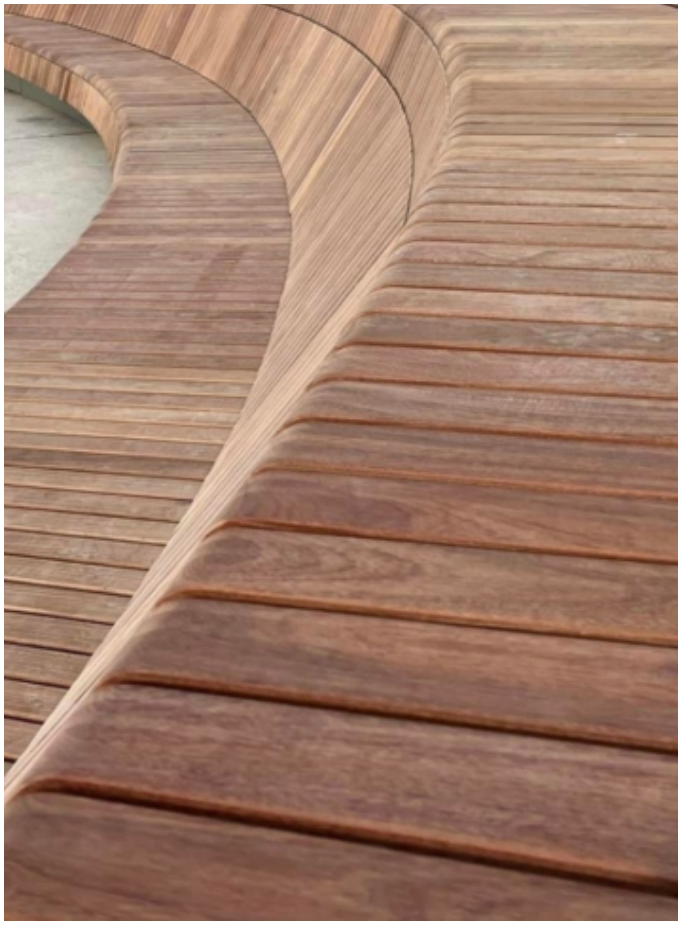




Sitzgelegenheiten







Kohlenhofspitze: 3-stufige Sitzstufenanlage aus Betonelementen mit punktuellen Holzauflagen

Landseitiger Kurvenbereich der Kohlenhofspitze: große geschwungene Holzbank zum Liegen

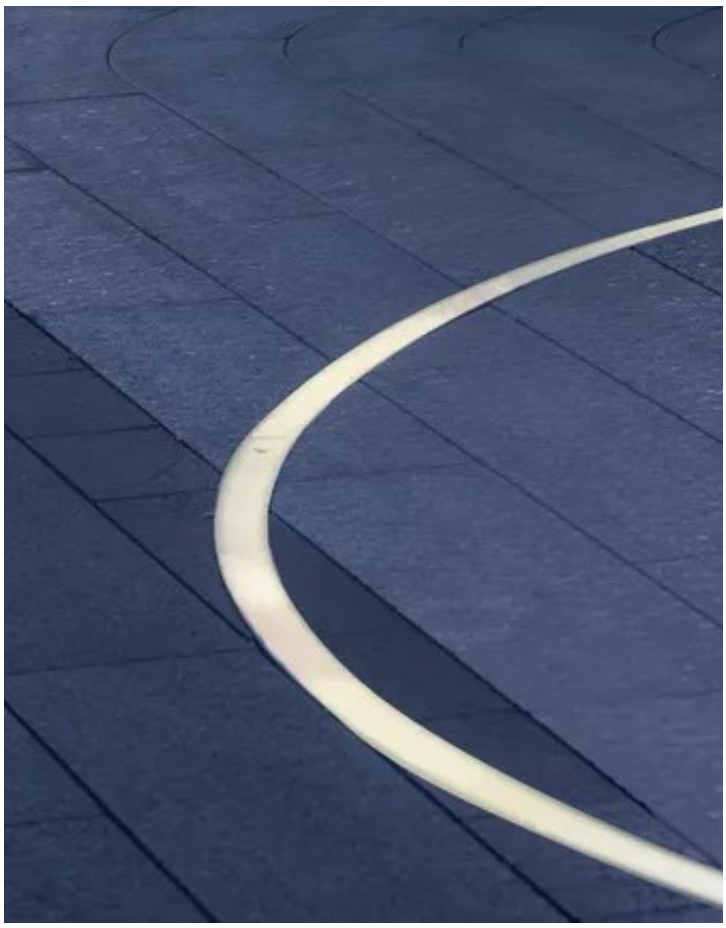
Entlang der Multifunktionsfläche und der Promenadenabschnitte: abwechselnd Drehliegen bzw. Sitzbänke mit Holzlattung sowie abgerundeter Sitzfläche und Lehne
(Produkte wie Brüggmanngarten in Travemünde)





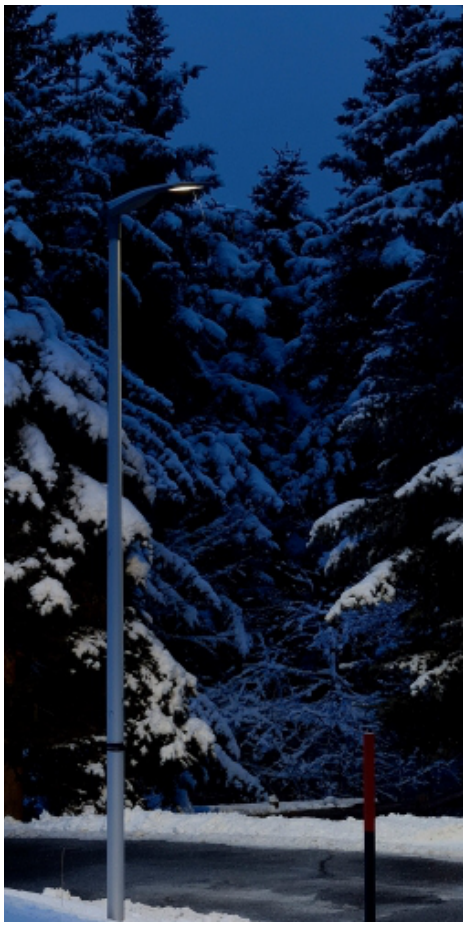


Beleuchtung









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

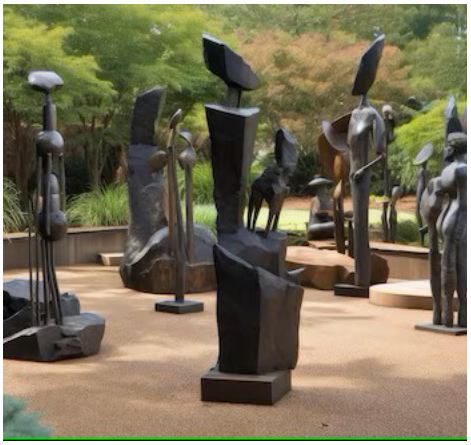
Vorhaltefläche für Skulpturen, Kunst o.ä

Öffentliche Toilette und Platz für Informationen zur Geschichte

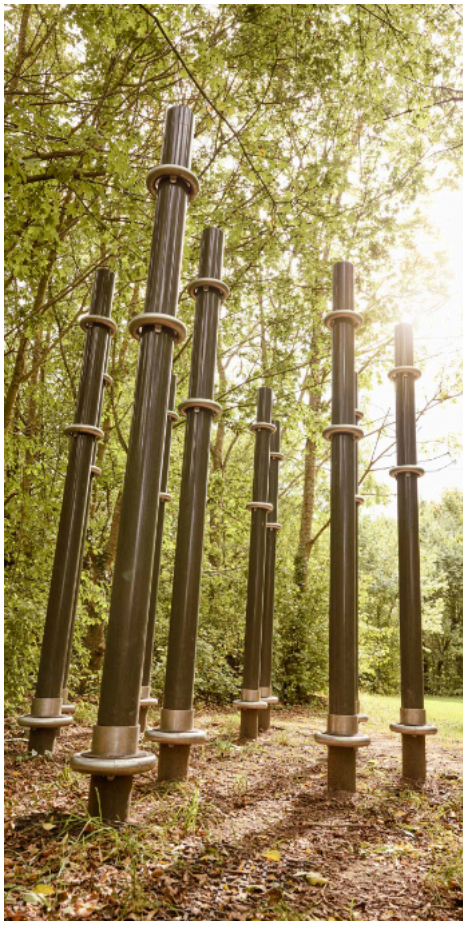








Nutzung/Ausstattung Promenade









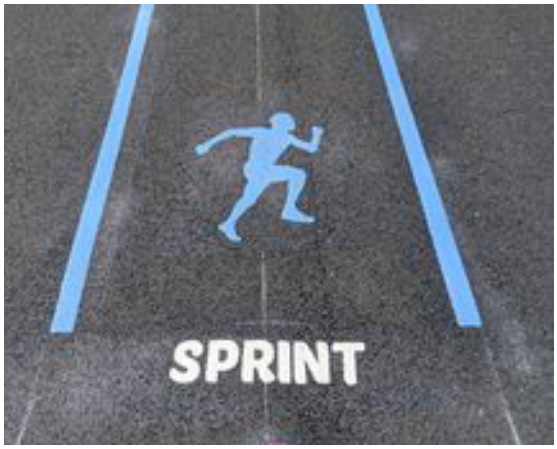


an 3 Stationen Schaffung von Bewegungspunkten, generationsübergreifend nutzbar, z.B. Slackline, Balancierstangen etc.
Materialien aus Edelstahl oder Holz denkbar
Fallschutzmaterialien Sand, Holzhackschnitzel und Teppichvlies
Aufgreifen und Gestaltung des Themas Ostseeküste durch stilistische Darstellung 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/2025/14594
öffentlich

Lübeck, 22.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Beate Leu (E-Mail: beate.leu@luebeck.de Telefon: 122 - 2032)

Gesellschafterschreiben zur Verwendung des Zuschusses von 5 Mio. EUR für die SWL Mobil

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1.Die Bürgerschaft ermächtigt den Bürgermeister, das in der Anlage beigefügte Gesellschafterschreiben zur Zahlung eines Zuschusses an die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH für das Jahr 2025 zu unterzeichnen.

2. Der Bürgermeister wird ermächtigt ab dem Jahr 2026, auf Basis der getroffenen Haushaltsentscheidungen für das jeweilige Haushaltsjahr ein gleichlautendes Gesellschafterschreiben an die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH zu richten.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 – Stadtplanung und Bauordnung (Aufgabenträger ÖPNV)	Zustimmung
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind von der Maßnahme nicht betroffen

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [x] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	[x] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[x] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 26.09.2024 wurde der Haushaltsplan 2025 beschlossen und im Anschluss durch die Kommunalaufsichtsbehörde genehmigt. Die Ausgaben für den ÖPNV wurden im „FB 5 – Planen und Bauen“, Produkt „547001 – Aufgabenträgerschaft ÖPNV“ veranschlagt. Für 2025 wurden die Erstattungszahlungen demnach um einen Zuschuss in Höhe von 5 Mio. EUR für die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (SWL Mobil) erhöht, um die Kapitalausstattung im Konzern zu verbessern.

Der Zuschuss wird der Gesellschaft zur allgemeinen Stärkung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit als Ausgleichszahlung i.S.d. § 9 Abs.1 lit a) öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) zur Verfügung gestellt.

Die Mittel stehen nicht im Zusammenhang mit konkreten Leistungen aus öDA. Zwar handelt es sich um Ausgleichszahlungen i.S.d. §§ 9 und 10 des öDA, sie dienen aber allgemein der Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verkehre und sollen die SWL Mobil allgemein in die Lage versetzen, im Rahmen ihres Unternehmenszwecks tätig zu werden bzw. die SWL Mobil mit Geldmitteln ausstatten, ohne dass eine konkrete Leistung in einem synallagmatischen Verhältnis gegenübersteht.

Die Mittel werden somit unabhängig von der tatsächlichen Auslastung oder Ticketverkäufen im ÖPNV gezahlt und dienen der dauerhaften Sicherstellung des Betriebs. Die Zuschüsse sind nicht an konkrete Einzelleistungen oder Erfolgskennzahlen gebunden.

Da der beschlossene Haushaltsansatz lediglich die Zahlung erlaubt, aber nicht dazu verpflichtet, ist ein Gesellschafterschreiben der Hansestadt Lübeck notwendig.

Das Finanzamt hat mit einer verbindlichen Auskunft bestätigt, dass Ertragssteuern bei der SWL Mobil für den Zuschuss nicht anfallen.

Unter der Voraussetzung, dass in den nachfolgenden Haushaltsjahren im jeweiligen Haushaltsjahr entsprechende Zuschüsse an die SWL Mobil im Haushaltsplan beschlossen werden, wird der Bürgermeister ermächtigt, jeweils ein gleichlautendes Schreiben an die SWL Mobil zu richten. Das Gesellschafterschreiben beinhaltet dann den im jeweiligen Haushaltsplan beschlossenen Zuschussbetrag.

Anlagen:

Anlage 1 Gesellschafterschreiben
Anlage 2 finanzielle Auswirkungen

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck · 1.000 · 23539 Lübeck

An die
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH
Geschäftsführung
Herrn Andreas Ortz
Ratekauer Weg 1-7
23554 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: 1.201.5 SWL Mobil
Datum: 27.11.2025

Zahlung eines jährlichen Zuschusses von 5 Mio. EUR

Sehr geehrter Herr Ortz,

die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH ist für einen Zeitraum von insgesamt 10 Jahren ab dem 10.06.2020 bis zum 09.06.2030 durch die Hansestadt Lübeck mit der Durchführung des auf Linienverkehrsgenehmigungen beruhenden straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Gebiet der „Region Lübeck“ betraut worden. Die Betrauung erfolgte am 27. Februar 2020 mit dem Beschluss der Bürgerschaft zur VO/2020/08633 im Wege einer Inhouse-Vergabe (Direktvergabe) eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA). Zudem ist die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH für einen Zeitraum von insgesamt 25 Jahren ab dem 01.01.2021 bis zum 31.12.2045 durch die Hansestadt Lübeck mit der Erbringung des Fährverkehrs auf der Verbindung zwischen Priwall und Travemünde (Priwallfähren) als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Maßgabe der Altmark-Trans-Entscheidung des EuGH betraut worden.

Mit Beschluss der Gemeindevertretung der Hansestadt Lübeck vom 26.09.2024 wurde der Haushaltsplan 2025 beschlossen und im Anschluss durch die Kommunalaufsichtsbehörde genehmigt. Die Ausgaben für den ÖPNV wurden im „FB 5 – Planen und Bauen“, Produkt „547001 – Aufgabenträgerschaft ÖPNV“ veranschlagt. Für 2025 wurden die Erstattungszahlungen demnach um einen Zuschuss in Höhe von 5 Mio. EUR erhöht, um die Kapitalausstattung im Konzern zu verbessern.

Der Zuschuss in Höhe von 5 Mio. Euro für das Jahr 2025 wird von der Hansestadt Lübeck in ihrer Eigenschaft als mittelbare Gesellschafterin der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH geleistet und soll wie folgt von der Stadtwerke Lübeck Mobil verwendet werden:

Der Zuschuss wird der Gesellschaft zur allgemeinen Stärkung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit als Ausgleichszahlung i.S.d. § 9 Abs.1 lit a) öDA zur Verfügung gestellt.

Handelsrechtlich ist die Gesamtzuwendung – ungeachtet der steuerlichen Qualifikation als verdeckte Einlage - erfolgswirksam zu vereinnahmen.

Der Betrag in Höhe von EUR 5 Mio. wird am 10.12.2025 zur Zahlung auf ein Konto der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH angewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau

Bereich: 5.610 **Anlage zur Vorlage vom 19.09.2025**
Produkt: 547001 Aufgabenträgerschaft ÖPNV **VO-Nr.: VO/2025/14594**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2026	2027	2028
Erträge				
Aufwendungen	-5.000.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-5.000.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-5.000.000,00	0,00	0,00	0,00
Saldo Finanzplan	-5.000.000,00	0,00	0,00	0,00

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

Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000.5315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuschüsse an verb Unternehmen	-5.000.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-5.000.000,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000.7315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuschüsse an verb Unternehmen	-5.000.000,00
		Saldo Finanzplan	-5.000.000,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14611
öffentlich

Lübeck, 29.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Daniela Bärwald (E-Mail: daniela.baerwald@luebeck.de Telefon: 122-2034)

Verkauf Kommanditanteil der TraveKom projects GmbH & Co. KG

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft stimmt der Veräußerung von Kommanditanteilen der TraveKom projects GmbH & CO. KG, in Höhe von 2,49% zum Nennbetrag von 49,80 EUR an die IT-Allianz Nord AöR zu.

2.Der Bürgermeister und die Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck werden ermächtigt, in den Gesellschafterversammlungen der Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH, der Travekom projects GmbH & Co. KG und der TraveKom projects Verwaltung GmbH die dafür erforderlichen Beschlüsse zu fassen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.000 Stabstelle Sonderaufgaben	Zustimmung
1.300 Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken
Aufsichtsrat SWL Gruppe	Beschlussempfehlung

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Kinder und Jugendliche sind von der Maßnahme nicht betroffen

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Ja (Anlage 1)
	[x]	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[x]	Nein
	[ ]	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Derzeit ist die Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH (SWL Gruppe) mit 92,53 % Kommanditistin der TraveKom projects GmbH & Co. KG (TraveKom projects). Weitere Kommanditanteile von je 2,49 % halten der Kreis Segeberg (VO/2024/13599), die Stadt Mölln (VO/2025/14325) und der IT-Verbund Storman (VO/2025/14325).
Mit VO/2024/13599 wurde zudem einer Veräußerung von Anteilen zu je 2,49 % an die Stadt Reinfeld, die Landeshauptstadt Kiel und die Hansestadt Rostock zugestimmt (rechtswirksame Veräußerung ist noch nicht abgeschlossen). Der Kommanditanteil würde sich hierdurch auf 85,06 % reduzieren.
Das Stammkapital beträgt 2.000,00 €.
Die Gesellschaft wurde für den überregionalen Vertrieb von digitalen Anwendungen und Dienstleistungen gegründet. Bereits in der Vorlage VO/2022/11021 wurde zur künftigen Entwicklung der Gesellschaft ausgeführt, dass geplant ist, kommunalen Partner:innen eine Kommanditistenbeteiligung anzubieten und die Inhousevergabe-Möglichkeit zu schaffen. Eine entsprechende Anpassung des Gesellschaftsvertrages erfolgte aufgrund der VO/2023/12580 mit der Einführung eines Beirats.

Aktuell besteht das Interesse der IT-Allianz Nord AöR an dem Kauf von Kommanditanteilen. Die Beschlussfassungen der Gremien der Landkreise Herzogtum Lauenburg und Segeberg, die Träger der zuvor genannten Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) sind, stehen noch aus.

Der Kommanditanteil der SWL Gruppe würde mit der Veräußerung von 2,49 % an die IT-Allianz Nord AöR und unter Berücksichtigung der übrigen erteilten Zustimmungen 82,57 % betragen. Die SWL Gruppe verfügt weiterhin über eine Mehrheit von mehr als 75,1 %, mit der eine gemeindliche Steuerung möglich bleibt.

Kommunalrechtliche Zulässigkeit:
Gemäß § 28 S.1 Nr. 18 b) in Verbindung mit § 103 Gemeindeordnung (GO) ist eine teilweise Veräußerung einer Beteiligung an einem Unternehmen durch den die Gemeinde ihren Einfluss verliert oder vermindert nur zulässig, wenn dadurch die Erfüllung des öffentlichen Zwecks nicht beeinträchtigt wird. Sie ist zudem eine der Bürgerschaft vorbehaltende Entscheidung.
Der öffentliche Zweck der TraveKom projects ist die Bereitstellung und Vertrieb von Produkten und datenbasierten Geschäftsmodellen zur Entwicklung von nachhaltigen und vernetzen Kommunen insbesondere im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit in Deutschland, einschließlich aller damit unmittelbar und mittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten, die die digitale Befähigung und Transformation in diesen Kommunen beinhalten. Die Technologien im Sinne einer digitalen Daseinsvorsorge für Kommunen, die in der Stadtwerke Lübeck Digital GmbH (SWL Digital) entwickelt werden, können über die Travekom projects anderen Kommunen und kommunalen Unternehmen angeboten werden. Dazu gehören bei-

spielsweise Produkte der Digitalen Schule, TraveKom connect (Digitalisierung von Arbeitsprozessen), Smart City Anwendungen oder Consulting.
Eine Beeinträchtigung des öffentlichen Zwecks liegt vor, wenn die Zweckerfüllung nicht mehr im gleichem Umfang oder Effektivität erfolgen kann.
Die Gesellschaft wurde gerade für den überregionalen Vertrieb von digitalen Anwendungen und Dienstleistungen gegründet. Hierfür sollen kommunalen Partner:innen eine Kommanditistenbeteiligung angeboten werden, um für diese Partner:innen die Möglichkeit der Inhousevergabe zu schaffen.

Ein Verkauf von Kommanditanteilen ist Teil des Geschäftsmodells und beeinträchtigt insoweit nicht den öffentlichen Zweck.

Der Aufsichtsrat der SWL Gruppe hat den Verkauf der Kommanditanteile in seiner Sitzung am 18.09.2025 einstimmig empfohlen.

Der Anteilsverkauf unterliegt nicht der Anzeigepflicht nach § 108 GO bei der Kommunalaufsichtsbehörde.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14634
öffentlich

Lübeck, 07.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Irina Lövenich (E-Mail: irina.loevenich@luebeck.de Telefon: 122-2035)

Mitgliedschaft der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) in der Handelskammer Norrbotten (Nordschweden)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft stimmt zu, dass die Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) Mitglied der Vereinigung schwedischen Rechts *Norbottens Handelskammare* (Nordschweden, *Norrbotten Chamber of Commerce,* „Handelskammer Norrbotten") wird. Die Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) werden ermächtigt, die dafür erforderlichen Beschlüsse zu fassen.
Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	keine rechtlichen Bedenken
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung
Hinweis: Der Aufsichtsrat der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) wurde in der 277. Aufsichtsratssitzung am 26.09.2025 über die geplante Mitgliedschaft informiert.	

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Entscheidung hat keine Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Ja (Anlage 1) [X] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung beabsichtigt, Mitglied von *Norrbottens handelskammare* (im Folgenden: „Handelskammer Norrbotten") mit Sitz in Luleå (Schweden) zu werden. Entgegen der wörtlichen Übersetzung handelt es sich um eine freiwillige Branchenvereinigung, nicht um eine öffentlich-rechtliche Kammer wie die deutschen Handelskammern. Die Handelskammer Norrbotten ist nach eigener Darstellung politisch neutral und wird von ihren Mitgliedern getragen und finanziert.

Gesellschaftsrechtlich ist bei der LHG die Geschäftsführung zuständig, den Bürgerschaftsbeschluss umzusetzen. Der Aufsichtsrat der LHG wurde in seiner
277. Aufsichtsratssitzung am 26.09.2025 über dieses Vorhaben informiert.

Gründe für die angestrebte Mitgliedschaft
Die Handelskammer Norrbotten (Nordschweden) hat den Zweck sich durch den Zusammenschluss der Unternehmer in der Provinz Norrbotten für die Entwicklung des Wirtschaftslebens einzusetzen und die Interessen der Wirtschaft gegenüber staatlichen und kommunalen Behörden sowie in anderen Zusammenhängen zu vertreten. Ziel der Wirtschaftsorganisation ist es, das Unternehmenswachstum in Norrbotten zu fördern und sicherzustellen, dass die Region ein attraktiver Standort für geschäftliches Wachstum und internationalen Handel ist.

Aktuell befindet sich die Industrie in Nordschweden in einer Phase dynamischer Entwicklung. Mit der Mitgliedschaft wird die LHG Teil der Community einer aufstrebenden Industrieregion und kann ihr Netzwerk in Nordschweden weiter ausbauen. Die LHG erhält hierdurch Zugang zu exklusiven Informationen über das Industriewachstum.

Mitglieder erhalten darüber hinaus Ermäßigungen für die Teilnahme an Veranstaltungen und können Partner für Veranstaltungen werden. Die LHG wäre der erste ausländische Hafen, der Zugang zu entsprechenden Events hätte.

Finanzielle Auswirkungen für die LHG
Im ersten Jahr beläuft sich der Mitgliedsbeitrag auf ca. 2.300 EUR. Die Beitragskosten für die Mitgliedschaft ab dem zweiten Jahr liegen bei ca. rd. 1.000 EUR p. a.; im Gegenzug ist die Teilnahme an Veranstaltungen und Maßnahmen günstiger als ohne Mitgliedschaft.

Rechtliche Bewertung
Nach § 28 Nr.18a der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein (GO) entscheidet die Gemeindevertretung – also die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck – über die unmittelbare oder mittelbare Gründung von … privatrechtlichen Vereinigungen (§ 105 GO) oder die Beteiligung an diesen oder an deren Gründung. Eine private Vereinigung im Sinne von § 105 GO ist auch

die Handelskammer Norrbotten, so dass der Beitritt der städtischen Tochtergesellschaft LHG zur Handelskammer Norbotten dem Entscheidungsvorbehalt der Bürgerschaft unterliegt.

Die Mitgliedschaft kann unter der Maßgabe erfolgen, dass die Voraussetzungen der §§ 102 und 105 der Gemeindeordnung eingehalten sind.

So ist eine Mitgliedschaft der LHG in der Handelskammer Norbotten auch davon abhängig ob ein wichtiges Interesse besteht und ein öffentlicher Zweck verfolgt wird.

Wichtiges Interesse
Ein wichtiges Interesse liegt vor, wenn die LHG durch die Beteiligung an der privaten Vereinigung einen Vorteil erlangt und/oder ihr gegenwärtiges Handeln optimieren kann. Die Mitgliedschaft der LHG in der Handelskammer Norbotten ermöglicht es der Gesellschaft – wie zuvor bereits aufgezeigt – durch gezielte Netzwerkarbeit vorhandene wirtschaftliche Beziehungen in die Region Nordschweden zu vertiefen und neue Kontakte zu knüpfen. Der frühzeitige Informationsgewinn verschafft Vorteile gegenüber Mitbewerber:innen.

Die Hansestadt Lübeck und die LHG-Gruppe haben ein Interesse daran, den Hafen- und Logistikstandort Lübeck zu stärken und seine Vernetzung zu fördern. Die Mitgliedschaft der LHG in der Handelskammer Norbotten würde zur Umsetzung dieser Ziele beitragen.

Öffentlicher Zweck
Daneben müssen die Voraussetzungen des § 101 GO vorliegen.
Die privatrechtliche Vereinigung muss einen öffentlichen Zweck erfüllen. Die Handelskammer Norrbotten verfolgt entsprechend ihrer Satzung den Zweck, sich durch den Zusammenschluss der Unternehmer in der Provinz Norrbotten für die Entwicklung des Wirtschaftslebens einzusetzen und die Interessen der Wirtschaft gegenüber staatlichen und kommunalen Behörden sowie in anderen Zusammenhängen zu vertreten.

Unternehmensgegenstand und öffentlicher Zweck der LHG ist die Erbringung von Umschlags- und Logistikdienstleistungen sowie der Betrieb von Terminals als öffentliche Hafenanlage in der Hansestadt Lübeck. Dabei wird eine maximale Auslastung der Kapazitäten und Optimierung der Umschlagsmengen angestrebt. Hierzu ist es unerlässlich sowohl die Kundenbindung durch verschiedene Maßnahmen zu verstärken als auch eine effektive Neukundengewinnung zu betreiben. Die LHG erwartet durch die Kooperationen innerhalb der Handelskammer Norrbotten eine Intensivierung von Marketing und Vertrieb.

Anzeige bei der Kommunalaufsicht
Eine Anzeige bei der Kommunalaufsichtsbehörde nach § 108 GO ist nicht erforderlich. Die Anzeigepflicht besteht nach § 105 S.2 GO nur dann, wenn die privatrechtliche Vereinigung wirtschaftlich tätig ist. Dies ist jedoch bei der Handelskammer Norrbotten nicht der Fall.

Anlagen:
Anlage 1 Satzung der Handelskammer Norrbotten mit Sitz in Luleå

Bürgermeister Jan Lindenau

SATZUNG

Verabschiedet auf der Jahreshauptversammlung am 11. April 2019 und der außerordentlichen Hauptversammlung am 20. Mai 2019 und bestätigt vom National Board of Trade am 29. Mai 2019 mit Wirkung ab 1. Januar 2020

§ 1 Zweck

Die Handelskammer Norrbotten mit Sitz in Luleå hat den Zweck, sich durch den Zusammenschluss der Unternehmer in der Provinz Norrbotten für die Entwicklung des Wirtschaftslebens einzusetzen und die Interessen der Wirtschaft gegenüber staatlichen und kommunalen Behörden sowie in anderen Zusammenhängen zu vertreten. Die Handelskammer ist für die finanzielle Grundlage ihrer Tätigkeit verantwortlich.

§ 2 Mitgliedschaft

Mitglied des Vereins kann jede natürliche oder juristische Person werden, die in der Provinz geschäftlich tätig ist, beispielsweise in den Bereichen Handel, Industrie, Handwerk, Transport, Bankwesen, Versicherungen oder Beratung. Darüber hinaus können Personen oder Organisationen aufgenommen werden, die aufgrund ihrer Position und Tätigkeit geeignet sind, die Vereinszwecke zu fördern. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Über die Aufnahme eines Mitglieds entscheidet der Vorstand oder eine vom Vorstand ernannte Person. Ein Mitglied, das sich dem Vereinszweck widersetzt, gegen die Satzung oder für das Mitglied verbindliche Beschlüsse verstößt, dem Verein anderweitig schadet oder die Zahlung des Mitgliedsbeitrags versäumt, kann durch Beschluss des Vorstands aus dem Verein ausgeschlossen werden. Die Entscheidungsbefugnis des Vorstands in Ausschlussfällen ist nicht delegierbar.

§ 3 Beiträge

Mitglieder des Vereins zahlen jährlich einen Beitrag an den Verein und eine Servicegebühr an die Norrbotten Chamber of Commerce Service AB für die Dienstleistungen, die das Unternehmen den Mitgliedern in Form von fortlaufender Information, Beratung, Untersuchungen usw. erbringt. Die Höhe des Jahresbeitrags und der Servicegebühr wird jährlich von der Hauptversammlung festgelegt, die hinsichtlich der Servicegebühr zunächst die Stellungnahme des Vorstands des Unternehmens einholt.

§ 4 Organe des Vereins

Organe des Vereins sind die Hauptversammlung, die Kammer, der Vorstand, der Geschäftsführer, der Nominierungsausschuss und der Rechnungsprüfer.

§ 5 Die Handelskammer

Die Geschäfte des Verbandes werden von der Handelskammer geführt, die die Kammer des Verbandes bildet. Die Kammer besteht aus mindestens 16 und höchstens 24 Delegierten, die vom Verband für jeweils drei Jahre (wobei „Jahr“ die Zeit von einer Jahreshauptversammlung bis zur nächsten Jahreshauptversammlung bedeutet) gewählt werden. Jedes Jahr scheidet ein Drittel der Delegierten aus. Ausscheidende Delegierte sind wiederwählbar. Wählbar sind Mitgliedervertreter gemäß § 2. Bei der Wahl ist darauf zu achten, dass die wichtigsten Branchen des Bezirks in der Kammer vertreten sind. Die Kammer ernennt jährlich aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und zwei stellvertretende Vorsitzende. Scheidet der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende oder ein anderer Delegierter vorzeitig aus, wird auf der nächsten Jahreshauptversammlung ein Nachfolger für die verbleibende Amtszeit bestellt. Ein Delegierter, der ein Mitgliedsunternehmen verlässt, bleibt Delegierter, bis auf der nächsten Jahreshauptversammlung ein Ersatz gewählt wird.

§ 6 Aufgaben der Handelskammer

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben gehört es insbesondere: - Die Entwicklung und die Bedürfnisse des Wirtschaftslebens im Bezirk aufmerksam zu verfolgen, - Die Wünsche der Unternehmer in Bezug auf Gesetzgebung, Zoll, Kommunikation, Stadtplanung usw. durch Vertretungen bei Behörden oder anderen zu vertreten, - Die Behörden in Angelegenheiten, die das Wirtschaftsleben betreffen, mit Stellungnahmen und Informationen zu unterstützen, - Auf besonderen Wunsch Stellungnahmen zu Geschäftspraktiken abzugeben, - Durch allgemeine Ermächtigung oder besonderen Antrag Mitglieder bestimmter Institutionen oder Sachverständige für besondere Aufgaben zu ernennen, - Unternehmensvertreter in öffentlichen Einrichtungen mit Informationen über die Geschäftsbedingungen zu unterstützen, - Zertifikate über den Warenursprung und andere wirtschaftsbezogene Angelegenheiten auszustellen, - Die Mitglieder des Verbandes mit den von der Kammer bereitgestellten Informationen und Ratschlägen in Wirtschaftsangelegenheiten zu unterstützen, - Auf besonderen Antrag bei Streitigkeiten über Geschäftsverträge, Lieferungen usw. zu vermitteln, - Auf besonderen Antrag Inspektoren und Gutachter zu bestellen und - Die Der Vorstand der Kammer erteilt Anweisungen zur Leitung ihrer Tätigkeit.

§ 7 Geschäftsordnung der Handelskammer

Die Kammer gibt sich eine Geschäftsordnung, erlässt Anweisungen für ihre Funktionäre und sonstige für ihre Tätigkeit erforderliche Regelungen. Die Kammer tagt ein- bis zweimal jährlich oder wenn der Vorstand oder ein Viertel der Delegierten die Einberufung zur

Behandlung eines bestimmten Themas schriftlich beantragt. Der Vorstand lädt in solchen Fällen innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags ein. Die Kammer ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der Delegierten anwesend ist. Einladungen und Unterlagen zu Kammersitzungen können per E-Mail übermittelt werden. Die Kammer hat ihren Sitz in Luleå und wird von einem bei der Kammer angestelltem Geschäftsführer geleitet.

§ 8 Vorstand der Kammer

Zwischen den Sitzungen der Kammer wird diese durch einen sechsköpfigen Vorstand vertreten. Der Vorstand besteht aus dem Kammervorsitzenden, dem Geschäftsführer und vier von der Kammer ernannten Mitgliedern. Die Vorstandsmitglieder werden jeweils für drei Jahre gewählt (wobei „Jahr“ den Zeitraum von einer Jahreshauptversammlung bis zur nächsten Jahreshauptversammlung bezeichnet). Ausscheidende Vorstandsmitglieder sind wiederwählbar. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens vier Mitglieder anwesend sind. Scheidet der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende oder ein anderes Mitglied vorzeitig aus, bestellt die Kammer einen Nachfolger für die verbleibende Amtszeit.

§ 9 Nominierungsausschuss

Zur Vorbereitung der Wahlen auf der nächsten Jahreshauptversammlung beruft der Verband einen fünfköpfigen Nominierungsausschuss. An den Sitzungen des Nominierungsausschusses nimmt der Geschäftsführer der Kammer oder sein Stellvertreter teil und führt das Protokoll.

§ 10 Wirtschaftsprüfer

Der Verband bestellt jährlich eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und einen Hauptprüfer mit der Prüfung der Verwaltung und der Rechnungslegung der Handelskammer.

§ 11 Geschäftsjahr und Verwaltung

Das Geschäftsjahr des Verbandes entspricht dem Kalenderjahr. Die Handelskammer legt dem Verband jährlich über den Vorstand einen Bericht über ihre Verwaltung und Tätigkeit vor. Derselbe Bericht – an die Regierung gerichtet – ist bis Ende Mai an die Nationale Handelskammer zu übermitteln.

§ 12 Jahreshauptversammlung und außerordentliche Sitzung

Der Verband hält jährlich bis Ende Juni eine ordentliche Sitzung, die Jahreshauptversammlung, ab. Eine außerordentliche Sitzung der Verbandsmitglieder findet statt, wenn die Handelskammer oder der Vorstand dies für notwendig erachten oder wenn mindestens ein Zehntel der Verbandsmitglieder schriftlich die Einberufung zur Behandlung einer bestimmten Angelegenheit beantragt. Der Vorstand lädt in solchen Fällen innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags ein. Ort und Zeit der Vereinssitzungen werden vom Vorstand festgelegt. Die Einladung zur Jahreshauptversammlung und zu außerordentlichen Sitzungen erfolgt per Post oder E-Mail frühestens sechs Wochen und spätestens zwei Wochen vor der Sitzung. Die Jahreshauptversammlung und die außerordentlichen Sitzungen sind beschlussfähig, wenn mindestens 15 Vereinsmitglieder anwesend sind.

§ 13 Die Jahreshauptversammlung des Vereins behandelt folgende Angelegenheiten:

1. Wahl des Versammlungsleiters.

2. Wahl des Schriftführers.

3. Wahl von zwei Beisitzern.

4. Erstellung und Genehmigung der Abstimmungsliste.

5. Prüfung der ordnungsgemäßen Einberufung.

6. Genehmigung der Tagesordnung.

7. Geschäftsführungsbericht und Prüfungsbericht der Kammer.

8. Entlastung der Kammer für die Geschäftsführung des Vorjahres.

9. Feststellung der Zahl der Delegierten der Kammer.

10. Wahl der Delegierten der Kammer.

11. Wahl der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und des Hauptprüfers für die Prüfung der Verwaltung und der Rechnungslegung der Kammer.

12. Wahl der Mitglieder des Nominierungsausschusses.

13. Festsetzung des Mitgliedsbeitrags und der Servicegebühr.

14. Von der Kammer oder dem Vorstand der Jahreshauptversammlung vorgelegte Angelegenheiten.

15. Sonstige Angelegenheiten.

Jedes Mitglied hat das Recht, spätestens acht Tage vor der Jahreshauptversammlung schriftlich Angelegenheiten vorzubringen, die in den Aufgabenbereich des Vereins oder der

Kammer fallen. In einer außerordentlichen Vereinsversammlung dürfen keine Beschlüsse über andere Angelegenheiten gefasst werden als die, die Anlass zur Versammlung gegeben haben und in der Einladung genannt wurden.

§ 14 Abstimmungsregeln

Die Abstimmungen in den Sitzungen des Vereins, der Kammer und des Vorstands sind offen, und die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die vom Vorsitzenden vertretene Meinung. Bei Wahlen gilt die Person mit den meisten Stimmen als gewählt. Wahlen finden auf Antrag geheim statt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los. Ein Einzelmitglied kann sein Stimmrecht nicht aufgrund einer Vollmacht eines anderen Einzelmitglieds ausüben. Das Stimmrecht einer juristischen Person wird durch einen Bevollmächtigten ausgeübt. Mitglieder, deren Jahresbeitrag für das Vorjahr nicht bezahlt wurde, können ihr Stimmrecht nicht ausüben.

§ 15 Ein Beschluss zur Änderung dieser Satzung oder zur Auflösung des Vereins setzt voraus, dass der Beschluss in zwei aufeinanderfolgenden Vereinsversammlungen, davon mindestens eine ordentliche Mitgliederversammlung, gefasst wurde und in beiden Versammlungen von mindestens zwei Dritteln der Abstimmenden unterstützt wurde.

Bei einer Änderung der Satzung der Handelskammer oder der Kammer

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14671
öffentlich

Lübeck, 27.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.300 - Recht

Bearbeitung: Mathias Murswiek (E-Mail: mathias.murswiek@luebeck.de Telefon: 122-3022)

Wahl von Schiedsfrauen für den Bezirk II (St. Jürgen 1) und für den Bezirk VI (St. Gertrud 1)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Frau Heide Liebmann, wohnhaft in Lübeck, wird für fünf Jahre als Schiedsfrau für den Bezirk II (St. Jürgen 1) gewählt
2. Frau Steffi Wätke, wohnhaft in Lübeck, wird für fünf Jahre als Schiedsfrau für den Bezirk VI (St. Gertrud 1) gewählt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Keine Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

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

Schiedsordnung für das Land Schleswig-Holstein (SchO)

Finanzielle Auswirkungen:	[ ] Ja (Anlage 1) [X] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Der Schiedsmann im Bezirk II (St. Jürgen 1) musste aus gesundheitlichen Gründen sein Amt niederlegen. Der Präsident des Amtsgerichts Lübeck gab dem Antrag auf Niederlegung des Amtes statt. Gemäß § 3 Abs. 2 der Schiedsordnung für das Land Schleswig-Holstein wurde öffentlich bekannt gemacht, dass die Schiedsamtsstelle neu zu besetzen ist. Nach der Ausschreibung musste kurzfristig auch der Schiedsmann im Bezirk VI (St. Gertrud 1) aus gesundheitlichen Gründen sein Amt niederlegen. Auch hier hat das Amtsgericht die Niederlegung für berechtigt erklärt. Von Seiten des Amtsgerichtes gab es keine Bedenken die vorhandenen Bewerbungen auch für den Bezirk VI (St. Gertrud 1) zu nutzen.

Mit den Bewerber:innen wurden Bewerbungsgespräche geführt. An diesen Gesprächen nahm ein Vertreter der Lübecker Schiedsamtsvereinigung und zwei Vertreter des Bereiches Recht teil. Die Gespräche dienten dazu, die Bewerber:innen persönlich kennenzulernen, ihre Beweggründe für die Bewerbung zu hinterfragen und anhand eines Beispielfalles ihre Fähigkeit, Konflikte zu lösen und einen Streit zu schlichten, einzuschätzen. Die Auswahlkommission hat nach Durchführung der Gespräche einstimmig festgestellt, dass sich Frau Liebmann und Frau Wätke als die am besten geeigneten Bewerberinnen erwiesen haben. Beide Bewerberinnen erfüllen die Voraussetzungen für die Wahl zur Schiedsperson gemäß § 2 der Schiedsordnung für das Land Schleswig-Holstein.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11476-01
öffentlich

Lübeck, 10.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Jesko Beyer (E-Mail: jesko.beyer@luebeck.de Telefon: 122-2033)

Strategische Neuordnung der Hafenverwaltung im PORT OF LÜBECK

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Entscheidung trifft die Bürgerschaft:

1. Der Bericht zur strategischen Neuordnung der Hafenverwaltung auf der Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses VO/2022/10783 vom 25.02.2022 gemäß Anlage 2 wird zur Kenntnis genommen.

2. Die wirtschaftlichen Tätigkeiten des Bereichs Lübeck Port Authority werden mit Wirkung zum 01.01.2027 in der Organisationsform eines Eigenbetriebs gemäß § 106 Gemeindeordnung (GO) zusammengefasst. Die als Anlage 3 beigefügte Betriebssatzung mit einem Stammkapital von 5.000.000,00 € wird beschlossen. Die Bezeichnung des Eigenbetriebs lautet „Eigenbetrieb Hafen Lübeck" (EHL).

3. Die im städtischen Eigentum befindlichen Hafengrundstücke samt Hafeninfra- und Hafensuprastruktur, Gebäuden und sonstigen immobilen wie mobilen Einrichtungen oder Gegenständen werden dem Betriebsvermögen des Eigenbetriebs zugeordnet.

4. Zuständiger Werkausschuss ist der Ausschuss für Bauen und Hafen (bisher Bauausschuss). Die Hauptsatzung ist entsprechend anzupassen.

5. Die Zuständigkeit für die Festsetzung privatrechtlicher Entgelte des Eigenbetriebs wird dem Ausschuss für Bauen und Hafen übertragen. Die Hauptsatzung ist entsprechend anzupassen.

Entscheidung trifft der Hauptausschuss, vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft zu den Beschlusspunkten 1-5:

6. Zur Werkleitung wird der Mitarbeiter der Hansestadt Lübeck Herr Guido Kaschel bestellt.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	keine rechtlichen Bedenken
Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) war im Projektverlauf beteiligt. Die zum Beschluss vorgeschlagene Organisation der städtischen Zuständigkeiten in einem Eigenbetrieb hat keine Auswirkungen auf die LHG. Die LHG erhält die Beschluss-vorlage zur Kenntnis.	

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht betroffen

Die Maßnahme ist:

- [x] neu
- [x] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- [x] Ja: Der Eigenbetrieb ist rechtlich Teil der Hansestadt Lübeck, aber ein separater Rechnungskreis. Die Ausgründung ist also nicht mit einem Eigentumswechsel verbunden, die betroffenen Vermögensgegenstände aber aus der Bilanz der Kernverwaltung in die Bilanz des Eigenbetriebs überführt. Der Eigenbetrieb wird bei der Kernverwaltung als Finanzanlage bilanziert. Bisher haushaltsinterne Leistungsbeziehungen werden künftig als Beziehungen zwischen Kernhaushalt und Eigenbetrieb ausgewiesen.
- [ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- [x] Nein
- [ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Die Anlagen 1 (Begründung) und 2 (Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) enthalten Geschäftsgeheimnisse der LHG sowie betriebswirtschaftliche Planungen der HL, deren Bekanntwerden diesen zum wirtschaftlichen Nachteil gereichen kann.

Begründung:
s. Anlage 1

Anlagen:

1. Begründung **[vertraulich – nicht für die Öffentlichkeit bestimmt]**
2. Abschlussbericht Neuorganisation Port of Lübeck – Strategische Strukturüberprüfung **[vertraulich – nicht für die Öffentlichkeit bestimmt]**
3. Entwurf Betriebssatzung Eigenbetrieb
4. Organigramm Eigenbetrieb
5. Plan-Eröffnungsbilanz Eigenbetrieb

Bürgermeister Jan Lindenau Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, TT.MM.JJJJ

Betriebssatzung für den Eigenbetrieb Hafen Lübeck

Entwurf

Betriebssatzung

für den **Eigenbetrieb Hafen Lübeck.**

Aufgrund des § 4 Abs. 1 und des § 106 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in Verbindung mit § 6 der Landesverordnung über die Eigenbetriebe für das Land Schleswig-Holstein vom 5. Dezember 2017 (GVOBl. Schl.-H. 2017, 558) zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.10.2023 (GVOBl. Schl.-H. 2023, 514) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom … folgende Betriebssatzung erlassen:

§ 1 Name des Eigenbetriebs

Der Eigenbetrieb führt die Bezeichnung „Eigenbetrieb Hafen Lübeck“ (EHL).

§ 2 Gegenstand des Eigenbetriebs

(1) Der Eigenbetrieb Hafen Lübeck (im Folgenden auch „Eigenbetrieb“ oder „Unternehmen“) ist ein wirtschaftliches Unternehmen der Hansestadt Lübeck ohne eigene Rechtspersönlichkeit.

(2) Gegenstand des Eigenbetriebs ist die strategische Entwicklung des gesamten Port of Lübeck mit seinen öffentlichen und privaten Hafenanlagen als raum- und stadtplanerisch bedeutsame Infrastrukturanlage, die Entwicklung, Planung, der Bau und die Bewirtschaftung der öffentlichen Hafenflächen, Hafenanlagen, der Hafenbahn sowie notwendiger Serviceanlagen zur Sicherstellung einer nachhaltigen Hafenentwicklung in der Hansestadt Lübeck. Der Eigenbetrieb ist zu allen Maßnahmen berechtigt, die der Verwirklichung seines Gegenstands zu dienen geeignet sind. Dazu zählen insbesondere:

- der Erwerb, die Entwicklung und Vermarktung von Flächen für die Sicherstellung der nachhaltigen Entwicklung des Hafens unter Berücksichtigung der Stadtentwicklungsziele,

- die nationale und internationale Vertretung der Interessen Lübecks in Hafenfragen sowie
- alle Maßnahmen zur Sicherstellung des optimalen Anschlusses des Hafens an die erforderlichen Verkehrs- und sonstige Infrastrukturnetze.

(3) Dem Eigenbetrieb können durch Beschluss der Bürgerschaft andere Unternehmen, die seinen Unternehmenszweck fördern oder in seinen Geschäftsbereich fallen, angegliedert werden; für entsprechende Betriebe der Hansestadt Lübeck kann auch die Betriebsführung übernommen werden.

(4) Der Eigenbetrieb ist den Gleichstellungszielen der Hansestadt Lübeck verpflichtet und soll im Rahmen der Erfüllung seiner Aufgaben gemäß Abs. 2 bis 3 zu ihrer Verwirklichung beitragen.

§ 3 Stammkapital

Das Stammkapital des Eigenbetriebes beträgt 5.000.000 €.

§ 4 Organe des Eigenbetriebs

Zuständige Organe des Eigenbetriebs sind:

a) die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck,

b) der Ausschuss für Bauen und Hafen als Werkausschuss,

c) der:die Bürgermeister:in,

d) die Werkleitung.

§ 5 Werkleitung

(1) Die Leitung des Eigenbetriebes besteht aus der Werkleitung.

(2) Für die Werkleitung ist eine ständige Vertretung zu bestellen. Die Bestellung erfolgt durch die Werkleitung in Abstimmung mit dem:der Bürgermeister:in.

(3) Dienstvorgesetzte:r der Werkleitung ist der:die Bürgermeister:in. Im Übrigen bestimmt die Werkleitung die innere Organisation des Eigenbetriebes.

§ 6 Aufgaben der Werkleitung

(1) Die Werkleitung leitet den Eigenbetrieb und entscheidet in allen Angelegenheiten des Eigenbetriebes, soweit diese nicht durch die Gemeindeordnung (GO), die Landesverordnung über die Eigenbetriebe (EigVO) oder diese Betriebssatzung anderen Stellen vorbehalten sind; sie ist für die wirtschaftliche Führung des Eigenbetriebes verantwortlich.

(2) Die Werkleitung hat auf die Einheitlichkeit der Unternehmensführung hinzuwirken. Sie beaufsichtigt den Geschäftsgang des Eigenbetriebes.

ENTWURF

(3) Die Werkleitung vollzieht die Beschlüsse der Bürgerschaft bzw. des Hauptausschusses, des Werkausschusses und die Entscheidungen des:der Bürgermeister:in in Angelegenheiten des Eigenbetriebes.

(4) Der Eigenbetrieb ist nach kaufmännischen Grundsätzen unter Beachtung der Wirtschaftsgrundsätze des § 107 der GO zu führen.

(5) Der Werkleitung obliegt die laufende Betriebsführung, dazu gehören insbesondere:

a) die selbständige und verantwortliche Leitung des Eigenbetriebes,
b) die Aufstellung des Wirtschaftsplanes und Beifügung der Anlagen vor Beginn des Wirtschaftsjahres nach § 12 der EigVO,
c) der Abschluss von Verträgen, soweit nicht die Zuständigkeit der Bürgerschaft, des Werkausschusses oder des:der Bürgermeister:in eröffnet ist;,
d) die Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes nach § 24 der EigVO,
e) Auftragsvergaben unterhalb der in § 10 festgelegten Wertgrenzen.
f) Mehrauszahlungen nach § 14 Abs. 5 EigVO, soweit sie für das Einzelvorhaben die Wertgrenze von 25 % des Auszahlungsansatzes und 100.000 € netto bezogen auf das Einzelvorhaben nicht übersteigen.

Über Angelegenheiten, die nicht zur laufenden Betriebsführung gehören und die dem:der Bürgermeister:in durch die Hauptsatzung oder die Eigenbetriebsverordnung zur Entscheidung übertragen wurden, entscheidet der:die Bürgermeister:in.

(6) Die Werkleitung hat den:die Bürgermeister:in und den Werkausschuss laufend über alle wichtigen Angelegenheiten des Eigenbetriebes zu unterrichten und auf Verlangen jede Auskunft zu erteilen. Die Unterrichtung soll ohne Verzögerung und in der Regel schriftlich geschehen. Die Unterrichtungspflicht besteht für alle Angelegenheiten von größerer Tragweite, wie sie beispielsweise beim Auftreten unvorhergesehener Ereignisse, bei neuen Erkenntnissen, die ein Abweichen von bisherigen Planungen oder Vorstellungen bedingen, oder bei Bekanntwerden besonderer Angelegenheiten, die die Geschäftspolitik des Eigenbetriebes oder den Eigenbetrieb in technischer oder wirtschaftlicher Sicht erheblich berühren, auftreten können. Darüber hinaus soll die Werkleitung den:die Bürgermeister:in und den Werkausschuss vierteljährlich, mindestens jedoch halbjährlich über die Entwicklung der Erträge und Aufwendungen, der im Stellenplan enthaltenen Stellen sowie über die Abwicklung des Vermögensplanes schriftlich unterrichten.

(7) Die Werkleitung hat dem:der Bürgermeister:in und dem Werkausschuss rechtzeitig den Entwurf des Wirtschaftsplans, des Jahresabschlusses, des Lageberichts, die Zwischenberichte und die erforderlichen Informationen zur Durchführung des gesamtstädtischen Berichtswesens und Controllings zuzuleiten; sie hat ihr:ihm ferner alle Maßnahmen mitzuteilen, die sich auf die Finanzwirtschaft der Hansestadt Lübeck auswirken.

(8) In Fällen, die keinen Aufschub dulden und für die die Bürgerschaft, der Hauptausschuss oder der Werkausschuss zuständig sind, hat die Werkleitung die Entscheidung des:der Bürgermeister:in einzuholen. Der:die Bürgermeister:in hat die Entscheidungsgründe und die Art der Erledigung der Bürgerschaft bzw. dem Hauptausschuss oder dem Werkausschuss unverzüglich mitzuteilen. Die Bürgerschaft bzw. der Hauptausschuss oder der Werkausschuss kann die Eilentscheidung aufheben, soweit nicht bereits Rechte Dritter entstanden sind.

(9) Es ist Aufgabe der Werkleitung, die dem Eigenbetrieb für dessen Zweck übergebenen Grundstücke als Teile des Vermögens des Eigenbetriebes zu verwalten und die Einrichtungen zu betreiben. Die Werkleitung hat insoweit die sich aus dem Grundstückseigentum der Hansestadt Lübeck ergebenden Rechte und Verpflichtungen wahrzunehmen bzw. zu erfüllen.

§ 7 Vertretung des Eigenbetriebes

(1) Die Werkleitung vertritt die Hansestadt Lübeck in den Angelegenheiten des Eigenbetriebes, die ihrer Entscheidung unterliegen.

(2) Absatz 1 gilt auch für die Angelegenheiten, in denen die Entscheidung übergeordneter Organe noch herbeigeführt werden muss.

(3) Erklärungen des Eigenbetriebes, durch die die Hansestadt Lübeck verpflichtet werden soll und die nach Absatz 1 in die Zuständigkeit der Werkleitung fallen, bedürfen grundsätzlich der Schriftform. Fällt die Abgabe der Erklärungen nicht in die Zuständigkeit der Werkleitung, ist nach § 56 GO zu verfahren.

(4) Die Werkleitung ist ermächtigt, andere Betriebsangehörige mit ihrer Vertretung zu beauftragen, soweit es sich um regelmäßig wiederkehrende Geschäfte der laufenden Betriebsführung handelt. Die von der Werkleitung mit ihrer Vertretung beauftragten Betriebsangehörigen unterzeichnen „Im Auftrag“.

(5) Vertretungserklärungen bedürfen grundsätzlich der Schriftform. Die Namen der Vertretungsberechtigten und der Umfang ihrer Vertretungsbefugnis werden durch den:die Bürgermeister:in örtlich bekannt gemacht.

§ 8 Bestellung und Abberufung der Werkleitung

(1) Die Werkleitung wird nach § 65 GO i. V. m. der Hauptsatzung bestellt und abberufen.

(2) Der Werkausschuss ist vor der Bestellung und der Abberufung zu beteiligen.

ENTWURF

§ 9 Werkausschuss

(1) Zuständiger Ausschuss ist der Ausschuss für Bauen und Hafen. Seine Aufgaben und die Zusammensetzung werden durch die Hauptsatzung und diese Betriebssatzung bestimmt. Ihm sollen auch besonders sachkundige Bürger:innen angehören.

(2) Der:die Bürgermeister:in und die Werkleitung sind berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, an den Sitzungen des Werkausschusses teilzunehmen. Sie sind verpflichtet, dem Werkausschuss Auskunft zu erteilen. Der:die Bürgermeister:in berichtet laufend über die wichtigen Angelegenheiten des Eigenbetriebs. Bei der Wahrnehmung dieser Rechte und Pflichten und derjenigen aus § 10 Abs. 2 kann sich der:die Bürgermeister vertreten lassen. Im Übrigen gelten für den Werkausschuss die Vorschriften der Geschäftsordnung für die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck.

§ 10 Aufgaben des Werkausschusses

(1) Der Werkausschuss bereitet die Beschlüsse der Bürgerschaft und des Hauptausschusses in den Angelegenheiten des Eigenbetriebes vor.

(2) Der Werkausschuss kann von dem:der Bürgermeister:in und der Werkleitung alle Auskünfte verlangen, die für seine Beschlussfassung erforderlich sind.

(3) Der Werkausschuss entscheidet über die ihm nach § 5 Abs. 2 EigVO von der Bürgerschaft übertragenen Aufgaben sowie:

a) die Freigabe zur Umsetzung von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen, wenn das Gesamtvolumen der Maßnahme aufgrund einer Kostenschätzung oder EW-Bau den Wert von **1.000.000 €** netto bei Bau- oder **500.000 €** bei Liefer- oder Dienstleistungen übersteigt.

b) Mehrauszahlungen nach § 14 Abs. 5 EigVO, soweit sie für das Einzelvorhaben die Wertgrenze von 25 % des Auszahlungsansatzes bezogen und **100.000 €** netto bezogen auf das Einzelvorhaben übersteigen.

c) die Vergabe von Nachträgen, wenn er bereits über die Freigabe zur Umsetzung des Hauptauftrags entschieden hat und der Nachtrag 25 % der Auftragssumme übersteigt; bei Nachträgen bis **100.000 €** netto bezogen auf das Einzelvorhaben entfällt die Entscheidungsnotwendigkeit.

d) über die Vergabe von Aufträgen an externe Gutachter:innen bzw. Planungsaufträge mit einem Auftragswert von mehr als **25.000 €** netto, soweit diese nicht aufgrund gesetzlicher Vorgaben erforderlich werden. Ausgenommen sind ferner alle Planungsleistungen, die in Verbindung mit der Errichtung und Änderung von Bauwerken oder technischen Anlagen stehen, wie z. B. Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, Bodengutachten oder Leistungen der Projektsteuerung für Infrastrukturmaßnahmen sowie planerische Leistungen, die Gegenstand der HOAI sind.

Soweit die in Buchst. a) – d) genannten Wertgrenzen nicht überschritten werden, entscheidet die Werkleitung.

Gemäß der ihm von der Bürgerschaft übertragenen Zuständigkeit für die Festlegung privatrechtlicher Entgelte des Eigenbetriebs entscheidet der Werkausschuss über die vom Eigenbetrieb zu erhebenden Entgelte (Hafenentgelte, Trassenentgelte für die Hafenbahn).

(4) Dem Werkausschuss sind vorzulegen:

a) der Zwischenbericht nach § 18 EigVO,
b) der Jahresabschluss nach § 19 EigVO und der Lagebericht nach § 23 EigVO,
c) das Ergebnis der Prüfung nach § 24 EigVO.

§ 11 Rechte und Aufgaben der Beteiligungsverwaltung

Die Beteiligungsverwaltung darf sich, soweit andere Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, jederzeit über Angelegenheiten des Eigenbetriebes informieren, an Sitzungen des Werkausschusses teilnehmen und Unterlagen einsehen.

§ 12 Aufgaben der Bürgerschaft

Die Bürgerschaft beschließt über alle wichtigen Angelegenheiten des Eigenbetriebs gemäß § 27 Abs. 1 GO, soweit sie nicht bestimmte Entscheidungen allgemein durch die Hauptsatzung oder diese Betriebssatzung oder im Einzelfall auf den:die Bürgermeister:in oder den Werkausschuss übertragen hat. Die Zuständigkeiten der Bürgerschaft gemäß § 27 Abs. 1 i. V. m. § 28 GO und § 5 EigVO bleiben unberührt.

§ 13 Wirtschaftsjahr, Wirtschaftsführung, Rechnungswesen

(1) Wirtschaftsjahr ist das Haushaltsjahr der Hansestadt Lübeck.

(2) Für die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen wird die Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der doppelten Buchführung nach Maßgabe des § 25 EigVO angewendet.

§ 14 Wirtschaftsplan und Jahresabschluss

(1) Der Eigenbetrieb hat vor Beginn jedes Wirtschaftsjahres einen Wirtschaftsplan nach den Vorschriften der EigVO aufzustellen.

(2) Bei dringendem Bedarf ist der Eigenbetrieb berechtigt, im Laufe des Wirtschaftsjahres über die in der Stellenübersicht vorgesehenen Stellen hinaus ohne Änderung der Stellenübersicht bis zu 3 Beschäftigte bis zur Entgeltgruppe 9 TVöD einzustellen. Über die neuen Stellen ist spätestens im Wirtschaftsplan (Stellenübersicht) für das nächste Wirtschaftsjahr zu entscheiden.

(3) Die Werkleitung hat einen Jahresabschluss inkl. Anhang nach Maßgabe des § 25 EigVO i. V. m. der Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO) innerhalb der gesetzlichen Fristen aufzustellen.

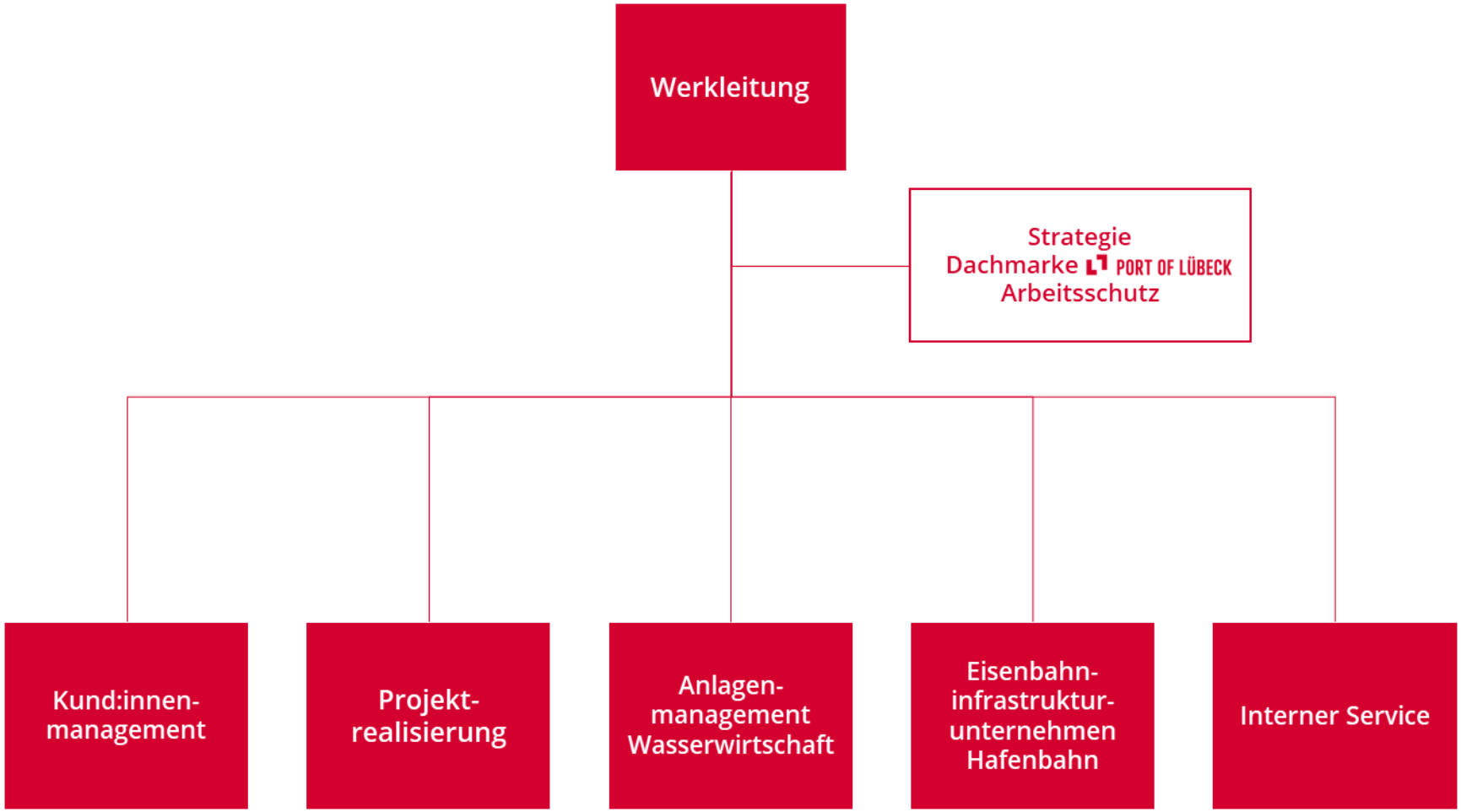
(4) Im Anhang, sowie auf der Internetseite des Finanzministeriums gilt § 285 Nummer 9 und 10 des Handelsgesetzbuches mit der Maßgabe, dass die Angaben für die Mitglieder der Werkleitung und des Werkausschusses zu machen sind. § 285 Nummer 9 Buchstabe a des Handelsgesetzbuches (HGB) ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Gesamtbezüge der Mitglieder der Werkleitung sowie die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Leistungen für die Mitglieder des Werkausschusses im Anhang des Jahresabschlusses sowie auf der Internetseite des Finanzministeriums für jede Personengruppe sowie zusätzlich unter Namensnennung die Bezüge und Leistungen für jedes einzelne Mitglied dieser Personengruppe unter Aufgliederung nach Komponenten im Sinne des § 285 Nummer 9 Buchstabe a HGB angegeben werden, soweit es sich um Leistungen des Eigenbetriebes handelt. Die individualisierte Ausweisungspflicht gilt auch für Leistungen entsprechend § 102 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 Halbsatz 2 der Gemeindeordnung. § 285 Nummer 8 und § 286 Absatz 2 bis 4 HGB finden keine Anwendung.

§ 15 Inkrafttreten

(1) Diese Betriebssatzung tritt am 01.01.2027 in Kraft.

ENTWURF

Anlage 4: Organigramm Eigenbetrieb



Eigenbetrieb Hafen Lübeck
Planbilanz zum 01.01.2027 (Betriebsaufnahme)

Angaben in T€

Aktiva			Passiva	
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital	
I. Sachanlagen			I. Stammkapital	5.000
1. unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte		206	II. Rücklagen	
2. bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte			1. Allgemeine Rücklage	119.513
2.1 Wohnbauten	60			
2.2 sonstige Dienst-, Geschäfts- und Betriebsgebäude	16.332		B. Sonderposten	
		16.392		
			1. für aufzulösende Zuschüsse	13.177
3. Infrastrukturvermögen				
3.1 Grund und Boden des Infrastrukturvermögens	57.700		C. Rückstellungen	
3.2 Gleisanlagen mit Streckenausrüstung u. Sicherungsanla	10.076			
3.3 sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens	38.098		1. Pensionsrückstellungen	3.892
		105.874	2. Beihilferückstellungen	629
4. Maschinen und technische Anlagen, Fahrzeuge		3.626	D. Verbindlichkeiten	
5. Betriebs- und Geschäftsausstattung		123	1. aus Krediten für Investitionen	92.060
			davon ggü. der Trägerin: 92.060	
6. geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau		75.151	2. aus Kassenkrediten	2.500
			davon ggü. der Trägerin: 2.500	
II. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		32.899		
B. Umlaufvermögen				
1. liquide Mittel		2.500		
Summe Aktiva		236.770	Summe Passiva	236.770

Eigenbetrieb Hafen Lübeck: Planbilanz zum 01.01.2027 (Betriebsaufnahme)

Erläuterung der Bilanzpositionen

Gliederung der Bilanz nach doppischem Haushaltsrecht, ergänzt um Spezifika gem. § 25 Eigenbetriebsverordnung (EigVO). Vereinfachte, planerische Darstellung. Eine detaillierte Eröffnungsbilanz kann erst zeitnah zum Ausgliederungsstichtag erstellt werden.

Die Planbilanz weist eine Eigenkapitalquote von ca. 53 % aus.

Aktiva

A.I.1. unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte

Es handelt sich um Ausgleichsflächen, die bisher der LPA zugeordnet sind. Wertermittlung gem. Anlagenverzeichnis Produkt 552001 Wasser und Hafen.

Keine Veränderung im Jahr 2026 geplant.

A.I.2 bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte

Bei den Wohnbauten handelt es sich um drei städtische Gebäude in der Straße Am Kattegat.

Die übrigen Gebäude sind u. a. die Betriebshöfe der LPA, die vollständig dem Eigenbetrieb zugeordnet werden.

Wertermittlung gem. Anlagenverzeichnis Produkt 552001 Wasser und Hafen.

Geplante Abschreibungen gem. Haushaltsentwurf 2026 berücksichtigt (vereinfachte Zuordnung geschlüsselt nach Buchwerten). Ansonsten keine Veränderung im Jahr 2026 geplant.

A.I.3. Infrastrukturvermögen

Im Wesentlichen handelt es sich um Hafenanlagen (Terminalinfrastruktur) und Hafenbahn.

Wertermittlung gem. Anlagenverzeichnis Produkt 552001 Wasser und Hafen.

Geplante Abschreibungen und Investitionen gem. Haushaltsentwurf 2026 berücksichtigt.

Übrige Positionen des Anlagevermögens: Es werden die Buchungsstände 2025 um die im Haushaltsentwurf 2026 vorgesehenen Abschreibungen, Neuinvestitionen und Zuschüsse fortgeschrieben. (Die Neuinvestitionen 2026 im Produkt 552001 Wasser und Hafen betreffen fast ausschließlich Anlagen des künftigen Eigenbetriebs).

A.II.1 Anteile an verbundenen Unternehmen

Es handelt sich um die Beteiligung an der LHG. Die Gesellschafterin bleibt die Hansestadt Lübeck, buchhalterisch sind die Geschäftsanteile aber seit jeher dem steuerlichen Betrieb gewerblicher Art „Hafen“ zugeordnet und werden künftig im Eigenbetrieb bilanziert.

Keine Wertveränderungen 2026 geplant.

B.1. liquide Mittel

Der operative Cash-flow des Produkts 552001 Wasser und Hafen ist positiv (s. interaktiver Haushalt), da hier vor allem das Konzessionsentgelt, das anstelle von ansonsten weiterzuleitenden Hafeninfrastrukturentgelten von der LHG gezahlt wird, in vier jährlichen Raten eingeht. Planerisch wird daher für den Eröffnungsstichtag eine ausreichende Liquiditätsausstattung für ein Quartal (ein Viertel des Liquiditätsbedarfs für ein Jahr) veranschlagt, da nach Ablauf dieses Quartals die nächste Zahlung von der LHG eingehen wird.

Passiva

A.I Stammkapital

Gemäß § 25 Abs. 1 EigVO ist die doppische Bilanz um die Position „Stammkapital“ zu ergänzen. Der Betrag ergibt sich aus der Betriebssatzung.

A.II.1 allgemeine Rücklage

Die Position bildet den nicht fremdfinanzierten Teil der Bilanzsumme ab, soweit dieser das satzungsmäßige Stammkapital übersteigt.

B.1 Sonderposten für aufzulösende Zuschüsse

Der Hafen erhält regelmäßig Fördermittel (v. a. GRW-Förderung). Um sowohl realistische Werte für das geförderte Anlagevermögen als auch die erhaltene Zuwendung bilanziell abzubilden, werden Sonderposten i. H. des jeweiligen Zuwendungsbetrags gebildet und parallel zur Abschreibung des aktivierten Anlageguts über dessen Nutzungsdauer aufgelöst.

Wertermittlung gem. Anlagenverzeichnis Produkt 552001 Wasser und Hafen.

Geplante Abschreibungen und Investitionen mit jeweiliger Förderquote gem. Haushaltsentwurf 2026 berücksichtigt.

C. Rückstellungen

Anders als in einer HGB-Bilanz sind hier kommunal, soweit es das Produkt 552001 Wasser und Hafen und damit den künftigen Eigenbetrieb betrifft, derzeit ausschließlich Personalrückstellungen relevant. Die Berechnung ist anhand der zum

Eigenbetrieb übergehenden Mitarbeitenden über seitens des Bereichs Personal nach den auch sonst für die städtische Haushaltsplanung gültigen Verfahren berechnet worden. (Altersteilzeitfälle sind beim betroffenen Personal derzeit nicht einschlägig, deshalb entfällt diese Position.)

D.1 Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen

Im städtischen Haushalt gilt das Gesamtdeckungsprinzip, d. h. Bankverbindlichkeiten sind *nicht* einzelnen Organisationseinheiten oder Vermögensgegenständen zugeordnet, sondern der Kreditbedarf der Hansestadt wird in Summe laufend berechnet und flexibel über den Kreditmarkt abgedeckt. Daraus ergibt sich grundsätzlich die Herausforderung, bei Ausgliederungen einen angemessenen Teil der gesamten Bankverbindlichkeiten der auszugliedernden Einheit (hier dem Eigenbetrieb Hafen) zuzuordnen. Der ausgewiesene Kreditstand zum Eröffnungsbilanzstichtag ist anhand folgender Daten sachgerecht ermittelt worden:

- bereits heute geführte Nebenrechnung für Kredite, deren Zinslast gemäß Konzessionsvertrag auf die LHG umgelegt wird;
- Berechnung des Kreditbedarfs für bereits getätigte sonstige Investitionen außerhalb des Konzessionsgebiets, unter Berücksichtigung der bisherigen Nutzungsdauer (Tilgung anhand AfA)
- rechnerischer Kreditbedarf aus den Investitionen im Haushaltsentwurf 2026 (betreffen fast ausschließlich Vermögen des künftigen Eigenbetriebs)

Da die Hansestadt Lübeck insgesamt keinen positiven Cash-flow aus laufender Verwaltungstätigkeit aufweist, werden die Restbuchwerte hier als vollständig fremdfinanziert unterstellt. Dies stellt die Eigenkapitalquote des Eigenbetriebs, der anders als der Gesamthaushalt sehr wohl einen positiven operativen Cash-flow zeigen wird (s. o. bei Aktivposition B.1 liquide Mittel), schlechter dar, als sie voraussichtlich tatsächlich sein wird. Da diese Ungenauigkeit mit dem Vorsichtsprinzip vereinbar ist, wird sie hier akzeptiert.

Dieser Anfangsbestand an Investitionskrediten wird zur Vereinfachung des Verfahrens *nicht* im Verhältnis zu den Banken neu als Kredite des Eigenbetriebs definiert, sondern als Verbindlichkeiten gegen die Trägerin (Kernverwaltung Hansestadt Lübeck) ausgewiesen. Grund: Es handelt sich um einen lediglich rechnerisch abgegrenzten Teil des allgemeinen Kreditportfolios der Hansestadt Lübeck, sodass andernfalls aufwendige und kostenträchtige Änderungen/Neuabschlüsse zahlreicher einzelner Kreditverträge erforderlich würden.

Neue Bankverbindlichkeiten ab Betriebsaufnahme wird der Eigenbetrieb dann selbst aufnehmen, sodass der Bestand an Verbindlichkeiten gegenüber der Kernverwaltung sukzessive abschmelzen wird.

D.2 Verbindlichkeiten aus Kassenkrediten

Gegenposition zur „Startausstattung“ mit Liquidität, s. Aktivposten B.1. liquide Mittel.

Auch hier Ausweis zur Betriebsaufnahme gegenüber Kernverwaltung, neue Kassenkredite dann künftig direkt über Eigenbetrieb; Begründung s. o.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2024/13776-01-01
öffentlich

Lübeck, 18.08.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.000.1 - Stabsstelle Sonderaufgaben

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

Änderungsvorschlag der Verwaltung zu: BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, CDU, FDP: ÄA zu Kriterienkatalog zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in der Hansestadt Lübeck

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
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1.Der Änderungsbeschluss vom 26.06.2025 gem. VO/2024/13776-01 wird wie folgt geändert:

a) Ziff. 1, 2. Spiegelstrich: („Für die Höhe des nach Arbeitnehmeranteil auf die Ansiedlung entfallenen (anteiligen) Bilanzgewinns werden bis zu 15 Punkte in den folgenden Abstufungen vergeben: 0 - 2 Mio. € = 5 Punkte/ 2 - 5 Mio. € = 10 Punkte/ > 5 Mio. € = 15 Punkte“) wird aufgehoben. In den Vergabevorlagen ist stattdessen nachrichtlich darzustellen: Näherungswert Gewerbsteuereaufkommen = durchschnittliches Jahresergebnis (nicht: Bilanzgewinn) der letzten drei Jahre multipliziert mit dem Gewerbesteuerhebesatz
b) Ziff. 2 lautet neu: Der zu erreichende Schwellenwert im Grundblatt (GE Gebiet Semiramis) wird von 113 Punkten auf 105 Punkte reduziert; im Gewerbegebiet Dänischburg von 107 auf 99 Punkte.
c) Beschlusspunkt 3 lautet neu: Grundstücksvergaben der KWL GmbH und der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH, bei denen weniger als 105 aber mehr als 90 Punkte (Gewerbegebiet Semiramis, Grundblatt) bzw. weniger als 99 aber mehr als 84 Punkte (GE-Gebiet Dänischburg bzw. andere städtische Gewerbegrundstücke) erreicht werden, können mit Zustimmung des Hauptausschusses erfolgen (mit Vorberatung im Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den “Kurbetrieb Travemünde (KBT)”
d) In Ziff. 4 werden die Worte „in Summe mindestens 20 (von max. 30 möglichen) Punkte vergeben“ durch die Worte “zwei von drei Voraussetzungen erfüllt“ ersetzt.

2. Die Vermarktung und Vergabe von Gewerbegrundstücken, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, der KWL GmbH oder der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH befinden, erfolgt auf Grundlage des *Kriterienkatalogs zur Vergabe von Gewerbegrundstü-*

cken der Hansestadt Lübeck in der Fassung dieser Vorlage VO/2024/13776-01-01 (Matrix Bewertungsbogen Grundblatt und GE Dänischburg angepasst, Anlage 1, Flächen und Branchen 202509 Anlage 2, Ökokriterien 202509 Anlage 3, SDGs 202509, Anlage 4).

3. Der Bürgermeister wird beauftragt, die erforderlichen Beschlüsse in den Gesellschafterversammlungen der KWL GmbH und der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH zu fassen.

4. Die im Änderungsantrag VO/2024/13776-01 unter den Ziffern 3 und 4 beschlossenen Gremienvorbehalte sind zu passender Zeit in die Hauptsatzung aufzunehmen. Die Zuständigkeitsordnung ist ebenfalls entsprechend anzupassen.

5. Der Bürgermeister wird beauftragt, in 5 Jahren durch entsprechenden Bericht an die politischen Gremien darzustellen, ob die Arbeit mit der Matrix für die Gewerbeansiedlungen in der Hansestadt Lübeck als sinnvoll und erfolgreich angesehen werden kann. Hierbei soll unter anderem betrachtet werden, ob die Bewertung nach der Matrix ein guter Indikator für die tatsächlich eingetretene Entwicklung der angesiedelten Unternehmen war, welche Schlüsse daraus gezogen werden und ob es Nachjustierungen bedarf.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
KWL GmbH, Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände GmbH	Vorlage wurde in Zusammenarbeit mit der KWL erstellt, nachdem im AR hierzu berichtet wurde
1.110 Personal	Zustimmung
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Kenntnisnahme
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung
3.390 UNV	Kenntnisnahme

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Kinder sind nicht betroffen

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [x] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- [ ] Ja (Anlage 1)
- [x] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- [ ] Nein
- [x] Ja – Begründung:

Die Beachtung der Ziele für nachhaltige Entwicklung bei der Vergabe von Gewerbegrundstücken hat mittelbar Einfluss auf den Klimaschutz

Begründung:
Hintergrund

Die Vergabematrix soll dazu dienen, Entscheidungen, an wen ein Grundstück vergeben wird, anhand objektiver Kriterien nachvollziehbar zu machen. Der Kriterienkatalog, der zu diesem Zweck entwickelt worden ist, berücksichtigt wirtschaftliche Gesichtspunkte und Nachhaltigkeitsaspekte. Er soll ein Instrument sein, das die Entscheider:innen dabei unterstützt, die für den Standort Lübeck am besten geeigneten Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen.

Entwicklung des Kriterienkatalogs und bisheriges Beschlussverfahren

Der mit der Beschlussvorlage VO/2024/13776 vorgelegte Kriterienkatalog wurde im Juni 2024 mit Vertreter:innen der IHK zu Lübeck und der Kreishandwerkerschaft als fachlich zuständige Interessenvertreter:innen wichtiger lokaler Wirtschafts-Stakeholder diskutiert und im Juli 2024 final dem Aufsichtsrat der KWL vorgestellt, der sich zuvor mehrfach mit dem Thema beschäftigt hat. In seiner Sitzung am 05.07.2024 hat der Aufsichtsrat dazu folgenden Beschluss gefasst: „Der Aufsichtsrat nimmt den nachfolgenden Sachstandsbericht zur Kenntnis und befürwortet das vorliegende Konzept als Grundlage für die Vergabe von Gewerbegrundstücken."

Im Anschluss wurde der Kriterienkatalog am 18.06.2025 in der 16. Sitzung des Wirtschaftsausschusses ohne Votum zur Kenntnis genommen.

In der 35. Sitzung des Hauptausschusses wurde ein Änderungsantrag für die kommende Bürgerschaftssitzung angekündigt und in der Folge die Beschlussvorlage ebenfalls ohne Votum an die Bürgerschaft weitergegeben.

In der 16. Sitzung der Bürgerschaft vom 26.06.2025 wurde ein interfraktioneller Antrag zur Änderung der VO/2024/13776 gemäß Beschlussvorschlag VO/2024/13776-01 beschlossen:

1) *Die Matrix der Kriterien (Anlage 1) wird wie folgt geändert:*

   -Unternehmen mit einer mäßigen Bonität laut Creditreform bekommen dafür nur noch 5 Punkte (anstatt 10 bisher).

   -Für die Höhe des nach Arbeitnehmeranteil auf die Ansiedlung entfallenen (anteiligen) Bilanzgewinns werden bis zu 15 Punkte in den folgenden Abstufungen vergeben:

   -0 - 2 Mio. € = 5 Punkte
   -2 - 5 Mio. € = 10 Punkte
   > 5 Mio. € = 15 Punkte.

   -Für Neuinvestitionen am Standort zwischen 4 und 10 Mio. € sollen 8 Punkte (anstatt 6 bisher) und für Neuinvestitionen von mehr als 10 Mio. € sollen 15 Punkte (anstatt 10 bisher) vergeben werden.

   -Für die Maßnahmen des Abschnittes 3 (außer (Mitarbeiter/ha, Anzahl Auszubildende und Entlohnungsniveau) werden nur jeweils 1 Punkt (anstatt 2 bisher) vergeben.

2) *Der zu erreichende Schwellenwert wird von 113 Punkten auf 105 Punkte reduziert.*

3) *Grundstücksvergaben, bei denen weniger als 105 aber mehr als 90 Punkte erreicht werden, können mit Zustimmung des Hauptausschusses erfolgen (mit Vorberatung im Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)")*

4) *Falls eine Grundstücksvergabe erfolgen sollte, bei der in den Kriterien*

-Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung
-Bonus 2: Gemeindliches Einvernehmen
-Bonus 4: Besondere Relevanz

in Summe mindestens 20 (von max. 30 möglichen) Punkte vergeben werden, ist eine Zustimmung des Hauptausschusses erforderlich (mit Vorberatung im Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)").

Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses

Die mit Ziffer 1, Spiegelstriche eins, drei und vier beschlossenen Änderungen sind in der als Anlage beigefügten Matrix eingepflegt.

Die weiteren Beschlusspunkte erfordern aus Sicht der Verwaltung Änderungen, da deren Umsetzung aus den folgenden Gründen objektiv nicht möglich ist:

-Beschlusspunkt 1, 2. Spiegelstrich (s. o., anteiliger Bilanzgewinn) ist praktisch nicht umsetzbar, da nicht alle Unternehmen einen Bilanzgewinn ausweisen. Hinzu kommt, dass die Position „Bilanzgewinn" großen Gestaltungsspielraum (Bilanzpolitik) eröffnet und daher nicht aussagekräftig ist.

-Die Beschlusspunkte 2 und 3 bedürfen einer Änderung, da die Änderung des Schwellenwertes konsequenterweise auch auf das Gewerbegebiet Dänischburg bzw. andere städtische Gewerbegrundstücke angewendet werden sollte.

-Beschlusspunkt 4 (s. o., Ausschussbefassung) enthält einen Rechenfehler, sodass der Wille der Bürgerschaft nicht klar erkennbar ist.
Der Änderungsbeschluss spricht von 20 von maximal 30 möglichen Punkten. Tatsächlich sind jedoch maximal 45 Punkte erzielbar. Man könnte daher davon ausgehen, dass Intention des Änderungsbeschlusses war, den Gremienvorbehalt zu beschließen, wenn *2/3* der möglichen Punkte (also 20 von „verkehrten" maximal 30 Punkten) erzielt werden. Bei Anwendung der 2/3 Regelung müsste es dann anstelle von „20 von maximal 30" Punkten „30 von maximal 45" Punkten heißen.
30 Punkte sind jedoch bei Anwendung der drei genannten Kriterien nicht erzielbar: Das Kriterium „für HL wichtige….Unternehmensentwicklung" wird mit 10 Punkten bewertet, Bonus 2 mit 10 Punkten und Bonus 4 mit 25 Punkten. Es können also entweder 10+10+25 (=45) Punkte, oder 10+10+0 (=20) oder 10+0+0 (=10) oder 0+0+25 (=25) Punkte erreicht werden. Die Verwaltung geht bei ihrem Beschlussvorschlag davon aus, dass es Ansinnen der Politik war, dass die von ihr beschlossene Regelung angewendet werden soll, wenn zwei der drei möglichen Voraussetzungen erfüllt sind. Der Beschlussvorschlag ist daher entsprechend neu gefasst.

-Die Zuständigkeit des Hauptausschusses *bezüglich städtischer Grundstücke* davon abhängig zu machen, welche Punktzahl gemäß den Vergabekriterien erreicht wird, ist rechtlich nicht zulässig. Die Gemeindeordnung lässt in § 28 S. 2 lediglich zu, dass die Entscheidung über den Verkauf von Grundstücken außer auf den Bürgermeister bis zu einer weiteren Wertgrenze auch auf den Hauptausschuss übertragen wird. Es kann somit nicht allein an die Vergabekriterien angeknüpft werden. Zudem ist es nach der gesetzlichen Regelung nicht zulässig, dass die Entscheidung ausschließlich auf den Hauptausschuss übertragen wird. Es kann lediglich eine weitere Wertgrenze eingefügt werden.

Der Aufsichtsrat der KWL hat nach entsprechender Befassung in seiner Sitzung am 18.07.2025 festgestellt, dass die Matrix in der geänderten Fassung nicht anwendbar ist und der Beschluss der Bürgerschaft damit objektiv nicht sinnvoll angewendet werden kann.

Der Geschäftsführer wurde aufgefordert, die Problematik schriftlich zu dokumentieren und über die Verwaltung in die Bürgerschaft zu geben, so dass die Bürgerschaft Gelegenheit hat, ihren Beschluss zu korrigieren. (Die schriftliche Stellungnahme der Geschäftsführung ist Grundlage dieser Vorlage, die mit der Geschäftsführung abgestimmt ist. Da die Geschäftstätigkeit der KWL in der Zwischenzeit nicht ruhen kann, wendet die Gesellschaft vorläufig die Matrix in der Fassung der Bürgerschaftsvorlage VO/2024/13776 „Kriterienkatalog zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in der Hansestadt Lübeck“ an).

Der in Ziffern 3 und 4 (in entsprechend berichtigter Fassung) beschlossene Gremienvorbehalt sollte zu gegebener Zeit aus Gründen der Klarheit in die Hauptsatzung aufgenommen werden (s. Beschlusspunkt 4), soweit er Grundstücke der Gesellschaften KWL GmbH und Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH betrifft. Da Verkäufe von Gewerbegrundstücken grundsätzlich Angelegenheit der Gesellschafterversammlung sind, kann der Vorbehalt für die Gesellschaftervertreter:innen (§ 9 Abs. 5 der Hauptsatzung) entsprechend erweitert werden (neuer Satz 2 *kursiv*):

„Bei Entscheidungen in Gesellschaften, an denen die Hansestadt Lübeck mittelbar oder unmittelbar mit mehr als 25 % beteiligt ist, legt die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister dem Hauptausschuss vor einer Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung folgende Angelegenheiten zur Beschlussfassung bzw. zur Empfehlung an die Bürgerschaft vor:

- Beschlüsse, zu denen der Aufsichtsrat keine vorherige Empfehlung abgegeben hat, mit Ausnahme der Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates;
- Beschlüsse, bei denen die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister von einer Empfehlung des Aufsichtsrats abweichen möchte;
- Änderungen von Geschäftsführer:innendienstverträgen, mit denen die Gesamtvergütung (Grundgehalt plus variable Bestandteile) um mehr als 5 % erhöht werden soll.

Bei Entscheidungen in den Gesellschaften KWL GmbH und Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH legt die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister dem Hauptausschuss vor einer Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung außerdem folgende Angelegenheiten zur Beschlussfassung bzw. zur Empfehlung an die Bürgerschaft vor:

- *Vergaben von Gewerbegrundstücken, bei denen gemäß dem von der Bürgerschaft beschlossenen Kriterienkatalog für die Vergabe von Gewerbegrundstücken für das Gewerbegebiet Semiramis weniger als 105, aber mehr als 90 Punkte bzw. für das Gewerbegebiet Dänischburg oder andere städtische Gewerbegrundstücke weniger als 99 aber mehr als 84 Punkte erreicht werden;*
- *Vergaben von Gewerbegrundstücken, bei denen gemäß dem von der Bürgerschaft beschlossenen Kriterienkatalog für die Vergabe von Gewerbegrundstücken zwei von drei Kriterien in den Kategorien ‚Für HL wichtige/ relevante/ innovative/ interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung‘, ‚Bonus 2: Gemeindliches Einvernehmen‘ und Bonus 4: Besondere Relevanz‘ erfüllt werden.*

Soweit in einer Gesellschaft, an der die Hansestadt Lübeck direkt mehrheitlich beteiligt ist, kein Aufsichtsrat vorhanden ist, legt die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister dem Hauptausschuss jeweils einen gesonderten Verfahrensvorschlag für die Gesellschafterentscheidungen vor.“

Durch diese Regelung wird der Bürgerschaftsbeschluss für die Grundstücke der Gesellschaften umgesetzt. Wie oben ausgeführt lässt es die Gemeindeordnung nicht zu, eine entsprechende abschließende Hauptausschusszuständigkeit auch für Grundstücke der Hansestadt Lübeck zu definieren. Praktisch dürfte dies aber weitestgehend irrelevant sein, da der Hauptausschuss bzw. die Bürgerschaft mit entsprechender Vorberatung im Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT) und dem Hauptausschuss ohnehin für Grundstücksverkäufe ab 175.000 € zuständig ist und Gewerbegrundstücke unter- halb dieser Wertgrenze regelmäßig nicht zum Verkauf stehen. Sollte in Zukunft eine An-

passung der Wertgrenzen erfolgen, wäre zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund evtl. Anpassungsbedarf entsteht.

Darüber hinaus erfordert die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses eine Änderung der Zuständigkeitsordnung, die die Verwaltung wie folgt vorschlägt:

§ 1 Abs. 1 Ziffer 4 (Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT)) wird ergänzt um Absatz 4.3:

4.3 Vorberatung zu Entscheidung des Hauptausschusses über Gesellschafterentscheidungen gemäß § 9 Abs. 5 S. 2 der Hauptsatzung.“

Anlagen:
Matrix Grundblatt und GE Dänischburg angepasst, Anlage 1
Flächen und Branchen 202509, Anlage 2
Ökokriterien 202509, Anlage 3
SDGs 202509, Anlage 4

Senatorin Pia Steinrücke

Bewertungsmatrix für Grundstücksvergaben mit Gewichtung (Index) und Kennzahlen **Stand: 18.09.2025** **Änderungen eingepflegt**

GE Gebiet Semiramis

Basisdaten Unternehmen

	Eingabe Daten
Unternehmen	Beispielunternehmen
Datum Gesuch	z.B. 14.02.2023
Nutzung	Büro- und Produktionsstandort (Maschinenbau)
Aus	XYZ
Zweck	ANS
Kommentar	Suche nach Ersatzstandort, will expandieren
Wirt.-Zweig	Produktion (Maschinenbau)
MA: Sicherung	55
MA: Neue	20
MA zuk. Gesamt (maßgeblich!)	75
Wunschfläche m²	21.053
Investitionsvolumen (Mio.)	20

Zielkategorie	Kriterium			Index	Eingabe Punkte: Punktzahl Unternehmen	Zwischensumme nach Kategorie	Erreichter Anteil in %	Vergleich: Maximum: Maximale Punktzahl	Zwischensumme Maximum (nach Kategorie)	Maximaler Anteil in %	Vergleich: Minimum: Minimum Punktzahl	Zwischensumme Minimum (nach Kategorie)	Minimaler Anteil in %
I	**Unternehmens- und immobilienwirtschaftliche Kriterien**	Firmen- / Konzernstruktur	GmbH (Hauptsitz)	Hauptsitz (6), NL (3) oder Tochter (1)	6			6			1		
		Geschäftstätigkeit seit	1985	0 - 3 Jahre = 5, 4 - 10 Jahre = 10, > 10 Jahre = 15	15			15			5		
		Crefo Bonitätsindex	2 1 0 (= gute Bonität)	mäßig = 5, mittlere = 15, gut = 20, sehr gut = 25	20			25			5		
		Aussage Bank / Finanzierungspartner liegt vor?		ja = 3, nein = 0	3			3			3		
						44	18,57%		49	20,68%		14	5,91%
II	**Strukturpolitische Kriterien**	Branche	Produktion (Maschinenbau)	s. gesonderte Liste (vgl. Anhang)	10			10			1		
		Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung?	Ja	nein = 0, ja = 10	10			10			0		
		Vernetzung in HL / in der Region	mittel	gar nicht = 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10	5			10			2		
		F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.?	Bestehende Kooperation mit Hochschule, da Absolventen benötigt werden (mittel)	gar nicht= 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10	5			10			2		
		Neuinvestition am Standort (in Mio. Euro)	20	bis 2 = 2 / 2 - 4 = 4 / 4 - 10 = 8 / > 10 = 15	15			15			4		
						45	18,99%		55	23,21%		9	3,80%
III	**Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR)**	Mitarbeiter/ha, Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15, maßgeblich ist die perspektivische Zielzahl gem. Zelle J 15 !	35,62	Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15	5			15			5		
		Auszubildende: Anzahl / Zeitraum	3	keine = 0 / 1 - 2 = 2 / 3 - 5 = 5 / > 5 = 10	5			10			0		
		Qualifizierung der Mitarbeiter: Weiterbildungsprogamme ?	Ja	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Entlohnungsniveau	tariflich bzw. durchschnittlich	untertariflich bzw. unterdurchschnittlich = 0 / tariflich bzw. durchschnittlich = 2 / übertariflich bzw. überdurchschnittlich = 4	2			4			2		
		Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Betriebliches Gesundheitsmanagement	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Familien- und jugendpolitische Maßnahmen (z.B. flexible Arbeitszeitmodelle, Homeoffice, Kinderbetreuung, Betriebs-KiTa o.ä.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	0			1			0		
		Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Jobticket, Jobrad, Fahrgemeinschaften, Carsharing, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Betriebliche Altersvorsorge	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen der innerbetrieblichen Mitbestimmung / regelmäßige Mitarbeiterbefragung bzw. -beteiligung	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
						22	9,28%		40	16,88%		10	4,22%
IV	**Flächeneffizienz**	Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.)	Mittlere Ausschöpfung, Expansionsfläche lässt noch etwas Spielraum	gering = 1 / mittel = 3 / hoch = 5	3			5			1		
		Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes)	Bestehender Altstandort ist gemietet und ist drittverwendbar: Ja	nein = 0, ja = 5	5			5			0		
						8	3,38%		10	4,22%		1	0,42%
V	**Energetische und ökologische Aspekte**	Nur GE-Park Semiramis											
V 1.	Obligatorisch einzuhaltende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Plangebiet gem. § 1 Nr. 6 Städtebaulicher Vertrag GE-Park Semiramis (Umsetzung des B-Plans 15.04.00)	1. Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä)	Keine Doppelnennung mit ER - 06a zulässig!	nein = 0, ja = 1	1			1			1		
		2. Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze)		nein = 0, ja = 1	1			1			1		
		3. Anlage von extensiven Gründachanteilen von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8	Keine Doppelnennung mit GB - 03 und GB - 04a / GB - 04b zulässig!	nein = 0, ja = 1	1			1			1		
	Ersatzmaßnahme zu Nr. 3 bei betrieblich bedingter Undurchführbarkeit (z.B. Betrieb der Lebensmittelwirtschaft) auf eigener Fläche oder extern	Zu benennen gem. Abstimmung mit UNV!		nein = 0, ja = 1	0			0			0		
		4. Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.Ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.Ä.		nein = 0, ja = 1	1			1			1		
		5. Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen		nein = 0, ja = 1	1			1			1		
		6. Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s x ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren		nein = 0, ja = 1	1			1			1		
						6	2,53%		6	2,53%		6	2,53%
V	**Energetische und ökologische Aspekte**	"Freie" Maßnahmen gem. Leitfaden IPP (RM im Hansebelt)											
V 2.	Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, **Endfassung 05.10.2023**	1. ER - 01a: Intelligente (Straßen-) Beleuchtung: Energieeinsparung und Reduzierung der Lichtverschmutzung	Maximal 10 Einzelkriterien gem. Anhang 2 einkopieren! Minimal 5 Maßnahmen!	gem. Anhang 2	1						0		
		2. ER - 02: Recycling-Baustoffe (z.B. Verkehrsflächenbau, Hoch- und Tiefbau, Garten- und Landschaftsbau)		gem. Anhang 2	2						0		
		3. GB -02: Bauweise von Gewerbehallen		gem. Anhang 2	5						0		
		4. IN - 03: Fahrradparkplätze / -garagen: Sicherheitsaspekt zur Unterstützung bei der Wahl des Verkehrsmittels zugunsten von Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs		gem. Anhang 2	2						0		
		5. LIS - 01: Ladeinfrastruktur E-Bikes, Pedelecs, E-Roller (Zweiräder)		gem. Anhang 2	1						0		
		6. LIS - 02: Ladeinfrastruktur für elektrische Kraftfarzeuge		gem. Anhang 2	1						0		
		7		gem. Anhang 2	0						0		
		8		gem. Anhang 2	0						0		
		9		gem. Anhang 2	0						0		
		10		gem. Anhang 2	0						0		
						12	5,06%		0	15,19%		0	4,22%
								Maximum	36		Minimum	10	
Zusatzbewertung (Bonus - Malus)		Bonus 1: "Bestandsunternehmen"	Lübecker Unternehmen aus GE Gleisdreieck	nein = 0, ja = 3	3			3			0		
		Bonus 2: "Gemeindliches Einvernehmen erteilt / Kommunaler Wunsch"	Freitext	nein = 0, ja = 10	0			10			0		
		Bonus 3: "zeitkritisch"	Das Neubauvorhaben soll schnell umgesetzt werden. Es besteht hoher Expansionsbedarf. Keine Expansion am Altstandort möglich. Ja	nein = 0, ja = 3	3			3			0		
		Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion)	Freitext	nein = 0, ja = 25	0			25			0		
		Malus "Eigene Immobilie" als Triebfeder (Ohne Platznot / Bodenspekulation)	Freitext	nein = 0, ja = -15	0			0			0		
						6	2,53%		41	17,30%		0	0,00%
Ergebnis	**Summe**				**143**	**143**	60,34%		237	100,00%		50	21,10%
					Punktzahl Unternehmen				Maximum			Minimum	
												105	44,30%

Betrachtung Ansiedlungsfall z.B. vollautom. Batteriespeicher:

Minimum, niedrige Beschäftigung + Soz.-Kriterien, Min. 10 Punkte Öko-Kriterien	50
<30 MA/ha	-5
Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung	10
Bonus 2	10
Bonus 4	25
Zwischensumme	**90**
Delta, aufzufüllen durch Block 5, energetische + ökologische Aspekte	15
Summe	105

Bewertungsmatrix für Grundstücksvergaben mit Gewichtung (Index) und Kennzahlen

Stand: 18.09.2025

Änderungen eingepflegt

GE Gebiet Dänischburg (bzw. andere städtische GE-Grundstücke)

Basisdaten Unternehmen

Eingabe Daten	
Unternehmen	Beispielunternehmen
Datum Gesuch	z.B. 14.02.2023
Nutzung	Büro- und Produktionsstandort (Maschinenbau)
Aus	XYZ
Zweck	ANS
Kommentar	Suche nach Ersatzstandort, will expandieren
Wirt.-Zweig	Produktion (Maschinenbau)
MA: Sicherung	55
MA: Neue	20
MA zuk. Gesamt (maßgeblich!)	75
Wunschfläche m²	21.053
Investitionsvolumen (Mio.)	20

Zielkategorie	Kriterium			Index	Eingabe Punkte: Punktzahl Unternehmen	Zwischensumme nach Kategorie	Erreichter Anteil in %	Vergleich: Maximum: Maximale Punktzahl	Zwischensumme Maximum (nach Kategorie)	Maximaler Anteil in %	Vergleich: Minimum: Minimum Punktzahl	Zwischensumme Minimum (nach Kategorie)	Minimaler Anteil in %
I	Unternehmens- und immobilienwirtschaftliche Kriterien	Firmen- / Konzernstruktur	GmbH (Hauptsitz)	Hauptsitz (6), NL (3) oder Tochter (1)	6			6			1		
		Geschäftstätigkeit seit	1985	0 - 3 Jahre = 5, 4 - 10 Jahre = 10, > 10 Jahre = 15	15			15			5		
		Crefo Bonitätsindex	2 1 0 (= gute Bonität)	mäßig = 5, mittlere = 15, gut = 20, sehr gut = 25	20			25			5		
		Aussage Bank / Finanzierungspartner liegt vor?		ja = 3, nein = 0	3			3			3		
						44	19,05%		49	21,21%		14	6,06%
II	Strukturpolitische Kriterien	Branche	Produktion (Maschinenbau)	s. gesonderte Liste (vgl. Anhang)	10			10			1		
		Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung?	Ja	nein = 0, ja = 10	10			10			0		
		Vernetzung in HL / in der Region	mittel	gar nicht = 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10	5			10			2		
		F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.?	Bestehende Kooperation mit Hochschule, da Absolventen benötigt werden (mittel)	gar nicht= 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10	5			10			2		
		Neuinvestition am Standort (in Mio. Euro)	20	bis 2 = 2 / 2 - 4 = 4 / 4 - 10 = 8 / > 10 = 15	15			15			4		
						45	19,48%		55	23,81%		9	3,90%
III	Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinnwesen + Corporate Social Responsibility (CSR)	Mitarbeiter/ha, Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15, maßgeblich ist die perspektivische Zielzahl gem. Zelle J 15 !	35,62	Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15	5			15			5		
		Auszubildende: Anzahl / Zeitraum	3	keine = 0 / 1 - 2 = 2 / 3 - 5 = 5 / > 5 = 10	5			10			0		
		Qualifizierung der Mitarbeiter: Weiterbildungsprogamme ?	Ja	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Entlohnungsniveau	tariflich bzw. durchschnittlich	untertariflich bzw. unterdurchschnittlich = 0 / tariflich bzw. durchschnittlich = 2 / übertariflich bzw. überdurchschnittlich = 4	2			4			2		
		Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			1		
		Betriebliches Gesundheitsmanagement	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Familien- und jugendpolitische Maßnahmen (z.B. flexible Arbeitszeitmodelle, Homeoffice, Kinderbetreuung, Betriebs-KiTa o.ä.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	0			1			0		
		Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Jobticket, Jobrad, Fahrgemeinschaften, Carsharing, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.)	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Betriebliche Altersvorsorge	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
		Maßnahmen der innerbetrieblichen Mitbestimmung / regelmäßige Mitarbeiterbefragung bzw. -beteiligung	Freitext	nein = 0 / ja = 1	1			1			0		
						22	9,52%		40	17,32%		10	4,33%
IV	Flächeneffizienz	Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.)	Mittlere Ausschöpfung, Expansionsfläche lässt noch etwas Spielraum	gering = 1 / mittel = 3 / hoch = 5	3			5			1		
		Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes)	Bestehender Altstandort ist gemietet und ist drittverwendbar: Ja	nein = 0, ja = 5	5			5			0		
						8	3,46%		10	4,33%		1	0,43%
V	Energetische und ökologische Aspekte	"Freie" Maßnahmen gem. Leitfaden IPP (RM im Hansebelt)											
V 1.	Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, **Endfassung 05.10.2023**	1	Maximal 10 Einzelkriterien gem. Anhang 2 einkopieren! Minimal 5 Maßnahmen!	gem. Anhang 2	0						0		
		2		gem. Anhang 2	0						0		
		3		gem. Anhang 2	0						0		
		4		gem. Anhang 2	0						0		
		5		gem. Anhang 2	0						0		
		6		gem. Anhang 2	0						0		
		7		gem. Anhang 2	0						0		
		8		gem. Anhang 2	0						0		
		9		gem. Anhang 2	0						0		
		10		gem. Anhang 2	0			2			0		
						0	0,00%			0,00%		0	4,33%
								Maximum	36		Minimum	10	
Zusatzbewertung (Bonus - Malus)		Bonus 1: "Bestandsunternehmen"	Freitext	nein = 0, ja = 3	0			3			0		
		Bonus 2: "Gemeindliches Einvernehmen erteilt / Kommunaler Wunsch"	Freitext	nein = 0, ja = 10	0			10			0		
		Bonus 3: "zeitkritisch"	Das Neubauvorhaben soll schnell umgesetzt werden. Es besteht hoher Expansionsbedarf. Keine Expansion am Altstandort möglich. Ja	nein = 0, ja = 3	3			3			0		
		Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion)	Freitext	nein = 0, ja = 25	25			25			0		
		Malus "Eigene Immobilie" als Triebfeder (Ohne Platznot / Bodenspekulation)	Freitext	nein = 0, ja = -15	0			0			0		
						28	12,12%		41	17,75%		0	0,00%
Ergebnis	**Summe**				**147**	**147**	63,64%		**231**	84,42%		44	19,05%
					Punktzahl Unternehmen				Maximum			Minimum	
												99	42,86%

TOP 5.6

Betrachtung Ansiedlungsfall z.B. vollautom. Batteriespeicher:

Minimum, niedrige Beschäftigung + Soz.-Kriterien, Min. 10 Punkte Öko-Kriterien	44
<30 MA/ha	-5
Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung	10
Bonus 2	10
Bonus 4	25
Zwischensumme	**84**
Delta, aufzufüllen durch Block 5, energetische + ökologische Aspekte	15
Summe	99

GE Semiramis

Fläche	Grösse
1	12.516
priv. Grünfläc	579
2	9.083
priv. Grünfläc	551
3	8.102
priv. Grünfläc	542
4	12.951
priv. Grünfläc	764
5	8.908
6	8.682
7	9.057
8	12.376
9	12.647
10	6.212
11	6.231
12	6.253
13	44.876
13a	12.202
13b	207
14	26.628
15	34.396
16	82.173
17	3.160
priv. Grünfläc	597
18	2.525
priv. Grünfläc	489
19	2.526
priv. Grünfläc	472
20	2.526
priv. Grünfläc	467
21	2.524
priv. Grünfläc	442
22	2.524
priv. Grünfläc	326
23	2.525
priv. Grünfläc	415
24	2.526
priv. Grünfläc	366
Gesamt	340.346

GE Dänischburg

Fläche	Grösse
1	2.501
2	2.500
3	2.581
4	7.507
5	2.763
Gesamt	12.851

Branchenliste	Wertung (Zelle G 30)
Medizintechnik & Life Science	10
Ernährungswirtschaft	10
Maschinen- und Anlagenbau / Maritime Wirtschaft	10
Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) und Elektronik	10
Produzierendes Gewerbe	8
Handwerk	8
Großhandel und Logistik (Mehrwertlogistik und Hafenbezug)	8
Forschung & Entwicklung (F&E)	8
Unternehmensnahe Dienstleistungen	7
Handel	3
Logistik (KEP-Dienstleister)	3
Recycling	2
Sonstige	1

Schwerpunktbranchen für HL

Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, Endfassung 05.10.2023

Maximal 10 Kriterien auszuwählen und einfügen in das Grundblatt unter VI 2 (ab Zelle D 70)

		Index (**neuer Vorschlag v. 03.05.24**) **Abst. StaPla/KLS/KWL/WiFö + Abst. 06.06.24 UNV**	Punktzahl Unternehmen (maximal)
AW - 01: Zisternen: Zwischenspeicherung von Regen- und Grauwasser in Zisternen. Reduzierung des Abflusses in das Kanalnetz / den Vorfluter		nein = 0, ja = 1	1
EN - 03: Betriebliches Umweltmanagement: Kontinuierliche Verbesserung der betrieblichen Nachhaltigkeit. Zertifizierung nach ISO 14001 und EMAS		nein = 0, ja = 4	4
EN - 04: Betriebliches Energiemanagement: Empfohlen für Produktionsunternehmen oder Unternehmen mit hohem Energiebedarf. Die Norm ISO 50001 hat sich als internationaler Standard etabliert		nein = 0, ja = 4	4
EN - 05: Auditierung nach DIN 16247-1 (Energieaudit): Aufzeigen der Einsparpotenziale für Strom, Wärme, Kälte und Kraftstoffe und Definition entspr. Maßnahmen. Nicht KMU sind gem. § 8 EDL-G alle 4 Jahre zu Energieaudit verpflichtet!	Nicht KMU sind gem. § 8 EDL-G alle 4 Jahre zu Energieaudit verpflichtet!	nein = 0, ja = 3	3
EN - 06: Energiebeschaffung - gemeinschaftlich: Kostenreduzierung, ggf. im Rahmen anderer gemeinschaftlicher Kooperationsansätze im GE-Gebiet		nein = 0, ja = 2	2
MO - 01: Betriebliches Mobilitätsmanagement: Verbesserung der betrieblichen Nachhaltigkeit, z.B. durch Carsharing, Fuhrparkmanagement, Fahrgemeinschaftsunterstützung, Poolfahrräder und -lastenräder, Fahrradparkplätze und -garagen, Ladeinfrastruktur		nein = 0, ja = 3	3
MO - 05: Fahrgemeinschafts-Unterstützung: Organisation von Fahrgemeinschaften z.B. über Apps		nein = 0, ja = 1	1
MO - 06: Poolfahrräder & -lastenräder: Emissionseinsparung und Lärmredzierung durch nachhaltige Fahrzeugflotte		nein = 0, ja = 1	1
GM - 02: Ökologische Zwischennutzung: Temporäres Grünland als ökologische Zwischennutzung. Aber: Regelmäßige Grünpflege, damit keine Gehölz- und Biotopstrukturen nit potenziellem Schutzstatus entstehen!	Die Entstehung von Biotopen kann über Verträge nach §30 (5) BNatschG ausgeschlossen werden. Der Artenschutz ist weiterhin zu beachten, UNV wird entsprechend beratend unterstützen.	nein = 0, ja = 2	2
GM - 03: (Flächen-) Nutzungs- und Leerstandsmanagement: Betriebliche und überbetriebliche Management von Flächen, Beleuchtung, Büroinventar, Nutzflächen, Desksharing, etc.		nein = 0, ja = 2	2
ER - 01a: Intelligente (Straßen-) Beleuchtung: Energieeinsparung und Reduzierung der Lichtverschmutzung	Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen	nein = 0, ja = 1	1
ER - 01 b: Insektenfreundliche (Straßen-) Beleuchtung: U.a. Vermeidung unnötiger Lichtemissionen	OK, bis gesetzliche Regelung in Kraft ist. UNV wird entsprechend Nachricht geben.	nein = 0, ja = 1	1
ER - 02: Recycling-Baustoffe: Die Nutzung von Ersatzbaustoffen (z.B. Verkehrsflächenbau, Hoch- und Tiefbau, Garten- und Landschaftsbau) spart Deponieraum und schont die natürlichen Ressourcen	Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen	nein = 0, ja = 2	2
ER - 03: Rückstrahlende Oberflächenbefestigungen: Helle Oberflächen haben positive Auswirkungen auf das Mikroklima	Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen an Abfüllanlage + LKW-Stellplätze	nein = 0, ja = 1	1
ER - 04a: Wassergebundene Deckschicht: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken	Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen (PKW-Stellplätze	nein = 0, ja = 1	1
ER - 04 b: Schotterrasen: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken	Ideal für Stellflächen 2. Priorität	nein = 0, ja = 1	1
ER - 04c: Rasenfugenpflaster (Rasengittersteine): Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken		nein = 0, ja = 1	1
ER - 04d: Betonpflaster mit Dränfugen: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken		nein = 0, ja = 1	1
ER - 06a: Begrünte Betriebsgrundstücke: Förderung der Grundwassererneuerung, Verbesserung des Mikroklimas, Imageverbesserung des GE-Gebietes, Einbindung in das städtebauliche Umfeld	Keine Doppelnennung mit VI1, Nr. 1 zulässig! Der Begrünungsstandard muß über den Standard des B-Plans hinausgehen!	nein = 0, ja = 4	4
ER - 06e: Tiefbeet: Sonderform der Versickerungsmulde mit Rigole) vgl. ER - 07b). Besonders geeignet bei beengten Platzverhältnissen		nein = 0, ja = 3	3
ER - 07a: Versickerungsmulde ohne Rigole: Reduzierung der Regenwasserabflußmenge und postive Auswirkung auf die Grundwasserneubildung und das Mikroklima		nein = 0, ja = 2	2
ER - 07 b: Versickerungsmulde mit Rigole: Reduzierung der Regenwasserabflußmenge und postive Auswirkung auf die Grundwasserneubildung und das Mikroklima		nein = 0, ja = 3	3
ER - 10a: Begrünte Lärmschutzwand: Lärmabschirmung, Reduzierung von Blendwirkungen, untersch. Risiko für Vandalismus, untersch. Flächenverbrauch		nein = 0, ja = 2	2
GB - 01: Recycelbares Bauen: Voraussetzung für die zukünftige Nutzung von Recyclingbaustoffen		nein = 0, ja = 2	2
GB -02: Bauweise von Gewerbehallen: Soll eine klimafreundliche und nachhaltige Gewerbehalle errichtet werden, ist eine Holzbauweise zu empfehlen. Kosten können ggf. höher liegen!		nein = 0, ja = 5	5
GB - 03: Retentionsdächer: Erhöhung der Verdunstungsrate, reduzierung der Regenwasserabflussmenge, Verbesserung des Mikroklimas. Eignung insbes. für Büro- oder Nebengebäude. Hohe Kosten bei Hallen!	Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig!	nein = 0, ja = 4	4
GB - 04a: Extensive Gründächer (Gebäude): Schutzfunktion vor mech. Einflüssen, UV-Strahlung, Extremtemperaturen: Hohe Kosten / Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben)	Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig!	nein = 0, ja = 2	2
GB - 04b: Intensive Grünbedachung (Gebäude): Sehr kostenintensiv. Für Hallen kaum geeignet, bes. empfehlenswert für repräsentative Gebäude. Nicht geeignet für Betriebe der Lebensmittelindustrie und deren Verpackung	Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig!	nein = 0, ja = 3	3

GB - 05a: Bodengebundene Fassadenbegrünung (Gebäude): Verbesserung vom Raum- und Mikroklima sowie Ortsbild. Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben).		nein = 0, ja = 2	2
GB - GB - 05b: Wandgebundene Fassadenbegrünung (Gebäude): Kosten sind deutlich höher als bei bodengebundener Fassadenbegrünung. Eignung eher bei repräsentativen Gebäuden oder Parkhäusern als bei Prod.- / Logistikhallen. Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben).	Kann Gebäudestruktur schädigen + sehr teuer!	nein = 0, ja = 2	2
SE - 03: PVT-Anlage (Kombination Photovoltaik und Solarthermie): Teurer als reine PV-Anlage. Sinnvoll, wenn Strom und Wärme aus der PVT-Anlage vollständig selbst genutzt werden können		nein = 0, ja = 3	3
WE - 01: Solarthermieanlage: Unabhängigkeit von der Entwicklung der Brennstoffpreise. Alternative zur verpflichtenden Errichtung einer PV-Anlage auf Nichtwohngebäuden		nein = 0, ja = 2	2
WE - 02: Solarenergienutzung passiv: Ausgedehnte Fensterflächen auf der Südseite von Gebäuden. Kombination mit Belüftungssystemen und Sonnenschutz	Bleibt drin! Auf Vorkehrungen gegen Vogelschlag ist zu achten (z.B. Einbringen von "Gittern", um den Vögeln eine "Barriere" zu signalisieren)!	nein = 0, ja = 1	1
WE - 03: Abwärme- und Umgebungswärmenutzung, Wärmepumpen: Kostenermittlung über Energiekonzept. Vorhandene Eneergie kann genutzt werden. Erhöhter Strombedarf, Wirtschaftlichkeit ist im Einzelfall zu prüfen		nein = 0, ja = 3	3
IN - 03: Fahrradparkplätze / -garagen: Sicherheitsaspekt zur Unterstützung bei der Wahl des Verkehrsmittels zugunsten von Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs		nein = 0, ja = 2	2
LIS - 01: Ladeinfrastruktur E-Bikes, Pedelecs, E-Roller (Zweiräder): Steckdosen oder Ladevorrichtungen auf Betriebsgelände		nein = 0, ja = 1	1
LIS - 02: Ladeinfrastruktur für elektrische Kraftfahrzeuge: Wird zunehmend zum Standard. Die Netzinfrastruktur muss darauf ausgelegt sein!		nein = 0, ja = 1	1
		Summe	36

Übersicht:
Berücksichtigung der 17 globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals / SDG)
in der Vergabematrix für Gewerbeflächen in Lübeck



Quelle: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltigkeitsziele-erklaert-232174

Ziele	Wesentliche Inhalte (für Deutschland), z.B.:	Relevant bei GE-Flächenvergabe	Berücksichtigt in Matrix
Ziel 1: Armut in jeder Form und überall beenden	Gesetzlicher Mindestlohn		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Entlohnungsniveau
Ziel 2: Kein Hunger	Ökologischer Landbau		Nein, aber bei der Erschließung z.B. bei den öffentlichen Ausgleichsflächen (Anlage von Streuobstwiesen)
Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen	Senkung der Emissionen von Luftschadstoffen bis 2030 auf 45 Prozent gegenüber 2005 / Möglichst flächendeckende Erreichung des Richtwerts der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Feinstaubbelastung von nicht mehr als 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft bis 2030. / Das Präventionsgesetz stärkt Gesundheitsförderung und Vorsorge zum Beispiel in Schulen, Betrieben und Pflegeeinrichtungen.		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Betriebliches Gesundheitsmanagement
Ziel 4: Hochwertige Bildung weltweit	Alle Menschen sollen eine inklusive, chancengerechte und hochwertige Bildung erhalten. Die Initiative "Bildungsketten" von Bund und Ländern zur Unterstützung von Jugendlichen beim Übergang von der Schule in die Berufswelt und zur Reduzierung der Schul- und Ausbildungsabbruchsquoten wird fortgesetzt und ausgeweitet.		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.)
Ziel 5: Gleichstellung von Frauen und Männern	Frauen und Männer müssen auf dem gesamten Lebensweg die gleichen Chancen erhalten – persönlich, beruflich und familiär. Instrumente z.B. Verdienstunterschiede beseitigen / Frauen in Führungspositionen / Familie und Beruf vereinbaren / Qualifizierung ohne Geschlechterklischees		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung
Ziel 6: Ausreichend Wasser in bester Qualität	Die Effizienz der Wassernutzung soll in allen Sektoren wesentlich gesteigert werden. / Auf allen Ebenen soll eine integrierte Bewirtschaftung der Wasserressourcen umgesetzt werden.		**V. 1 bzw. V. 2 Energetische und ökologische Aspekte:** Diverse Maßnahmen auf B-Plan-Ebene und "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft)
Ziel 7: Bezahlbare und saubere Energie	Der Anteil Erneuerbarer Energie am globalen Energiemix soll deutlich erhöht werden. (Stichworte: Heizung und Mobilität)		**V. 1 bzw. V. 2 Energetische und ökologische Aspekte:** diverse Maßnahmen auf B-Plan-Ebene und "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft)
Ziel 8: Nachhaltig wirtschaften als Chance für alle	Menschenwürdige Arbeit und Vollbeschäftigung für alle erreichen		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität / Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards
Ziel 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur	Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie: Dabei spielen Innovationen eine wichtige Rolle, um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und die globalen Herausforderungen wie den Klimawandel oder die Endlichkeit von Ressourcen zu bewältigen. Eine wichtige Größe für das Innovationstempo einer Volkswirtschaft sind ihre Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE).		**II. Strukturpolitische Kriterien:** Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung? / F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.? / Zusatzbewertung (Bonus-Regelung: Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion)
Ziel 10: Weniger Ungleichheiten	Alle Menschen sollen – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung, Behinderung, ethnischer Zugehörigkeit, Religion, Herkunft oder sozialem und wirtschaftlichem Status – gleiche Möglichkeiten haben. Stichworte: Gleiche Chancen für Menschen mit Behinderung / Gute Integration		**III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung / Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.)
Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden	Ziel [der Nationalen Stadtentwicklungspolitik] ist eine integrierte Stadtentwicklung, bei der die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen in Städten und Gemeinden gemeinschaftlich gelöst werden.		**IV. Flächeneffizienz**: Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.) / Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes)
Ziel 12: Nachhaltig produzieren und konsumieren	Die natürlichen Ressourcen sollen nachhaltig und effizient genutzt werden. / Industrieländer wie Deutschland verfügen über das Wissen und die Mittel in Forschung und Entwicklung zu investieren, Innovationen voranzutreiben und Nachhaltigkeitsmanagementsysteme zu etablieren.		**V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft)
Ziel 13: Weltweit Klimaschutz umsetzen	Den Privatsektor für den globalen Klimaschutz mobilisieren.		**V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft)
Ziel 14: Leben unter Wasser schützen	Zielt ab auf den Schutz der Ozeane		Nicht relevant
Ziel 15: Leben an Land	Verschlechterung natürlicher Lebensräume und Biodiversitätsverlust verringern		**V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft)
Ziel 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen	Klar ausgelegt auf Ebene der Staaten, für Unternehmen so gut wie nicht relevant		Nicht relevant
Ziel 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele	Klar ausgelegt auf Ebene der Staaten, für Unternehmen so gut wie nicht relevant		Nicht relevant

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14551
öffentlich

Lübeck, 12.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck-Travemünde, Steenkamp

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 28.02.2056 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Irmgard Jäckel, Frau Sybille Neumann und Herr Klaus Tegeder belastete Grundstück in Lübeck, **Steenkamp 89** ist vorzeitig um 60 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 381.452,50 EUR (= 7.629,05 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge, sind von den Erbbauberechtigten zu tragen.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[X]	Nein- Begründung:
		Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.
Die Maßnahme ist:	[X]	neu
	[X]	freiwillig
	[ ]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[X]	Ja (Anlage 1)
	[ ]	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X]	Nein
	[ ]	Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		Die Erbbauberechtigten haben schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünschen.

Begründung:
Mit Schreiben 16.07.2025 wurde die Erbbauberechtigten gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.
Die Erbbauberechtigten erklärten am 10.08.2025, dass sie das Erbbaurecht um 60 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern wollen.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen.
.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Nichtöffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 12.09.2025**
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement **VO-Nr. 2025/14551**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV Anlage 1

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2026	2027	2028
Erträge	**2.997,70**	5.006,90	5.006,90	5.006,90
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**2.997,70**	**5.006,90**	**5.006,90**	**5.006,90**
Einzahlungen	**2.997,70**	5.006,90	5.006,90	5.006,90
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**2.997,70**	**5.006,90**	**5.006,90**	**5.006,90**

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

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	111020000.4411001	Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht	**2.997,70**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**2.997,70**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111020000.6411001	Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht	**2.997,70**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**2.997,70**

Anlage 2

Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Steenkamp 89

Gegenstand

Das mit einem bis zum **28.02.2056** befristeten Erbbaurecht für Herrn

Frau Irmgard Jäckel

Herrn Klaus Tegeder

Frau Sybille Neumann

belastete Grundstück in Lübeck, **Steenkamp 89** (Flurstück 36/39, Flur 003 der Gemarkung Gneversdorf) ist vorzeitig auf **60 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 16.07.2025 wurden die Erbbauberechtigten über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 10.08.2025 teilten die Erbbauberechtigten mit, dass sie das Erbbaurecht auf 60 Jahre verlängern möchten.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **60 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **7.629,05 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **381.452,50 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **15.258,10 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **7.016,10 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **5.006,90 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von den Erbbauberechtigten zu tragen.

2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 2324

16.07.2025

Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

Aktenzeichen:	**LT 735 / LT 2965 / LT 2966 / LT 2967 / LT 2968**
Grundstück in Lübeck:	**Steenkamp 89**
Grundstücksgröße:	**715 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechts:	**28.02.2056**

Unbelasteter Bodenwert
(Bodenrichtwertkarte 2024)

Richtwert je m²:	550,00 EUR
Grundstücksgröße bis 1.000 m²:	715 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
angepasster Richtwert:	550,00 EUR
Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²:	0,97
angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²:	533,50 EUR
angepasster Bodenwert bis 1.000 m²:	**381.452,50 EUR**
Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:	**381.452,50 EUR**

Erbbauzins dinglich (2 %)

angepasster Bodenwert bis 1.000 m²:	381.452,50 EUR
Erbbauzins 2 %:	7.629,05 EUR
Erbbauzins pro m²:	10,67 EUR
50 % des Erbbauzinses pro m²:	5,34 EUR
dinglicher Erbbauzins:	**7.629,05 EUR**

(monatlich 635,75 EUR)

Schuldrechtliche Ermäßigungen

Unrentierlicher Grundstücksanteil

bis 1.000 m²:			
600 m²	x	10,67 EUR/m²	6.402,00 EUR
115 m²	x	5,34 EUR/m²	614,10 EUR
			7.016,10 EUR
Erbbauzins gesamt:			**7.016,10 EUR**
			entspricht 1,84 %

(monatlich 584,68 EUR)

Mischerbbauzins

Verlängerungswunsch:		60 Jahre	
30 Jahre	x	2.997,70 EUR	89.931,00 EUR
30 Jahre	x	7.016,10 EUR	210.483,00 EUR
		gesamt:	300.414,00 EUR
Mischzins:			**5.006,90 EUR**
			entspricht 1,31 %

(monatlich 417,24 EUR)

Familienermäßigung
(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)

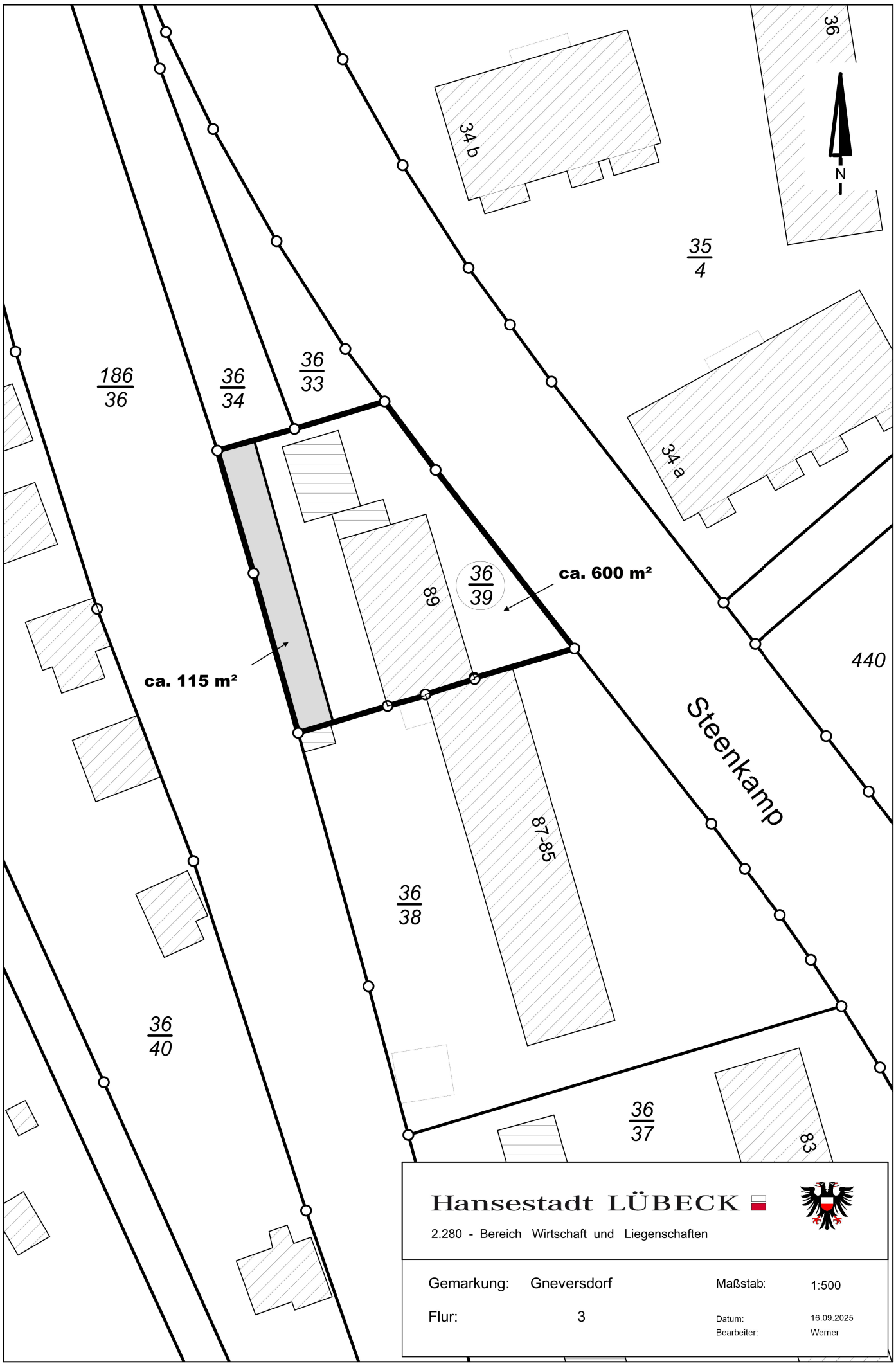
- entfällt -

Härtefallregelung

- entfällt -

Kappungsgrenze für Erhöhungen
(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)

Kappungsgrenze von 4 %:	**15.258,10 EUR**

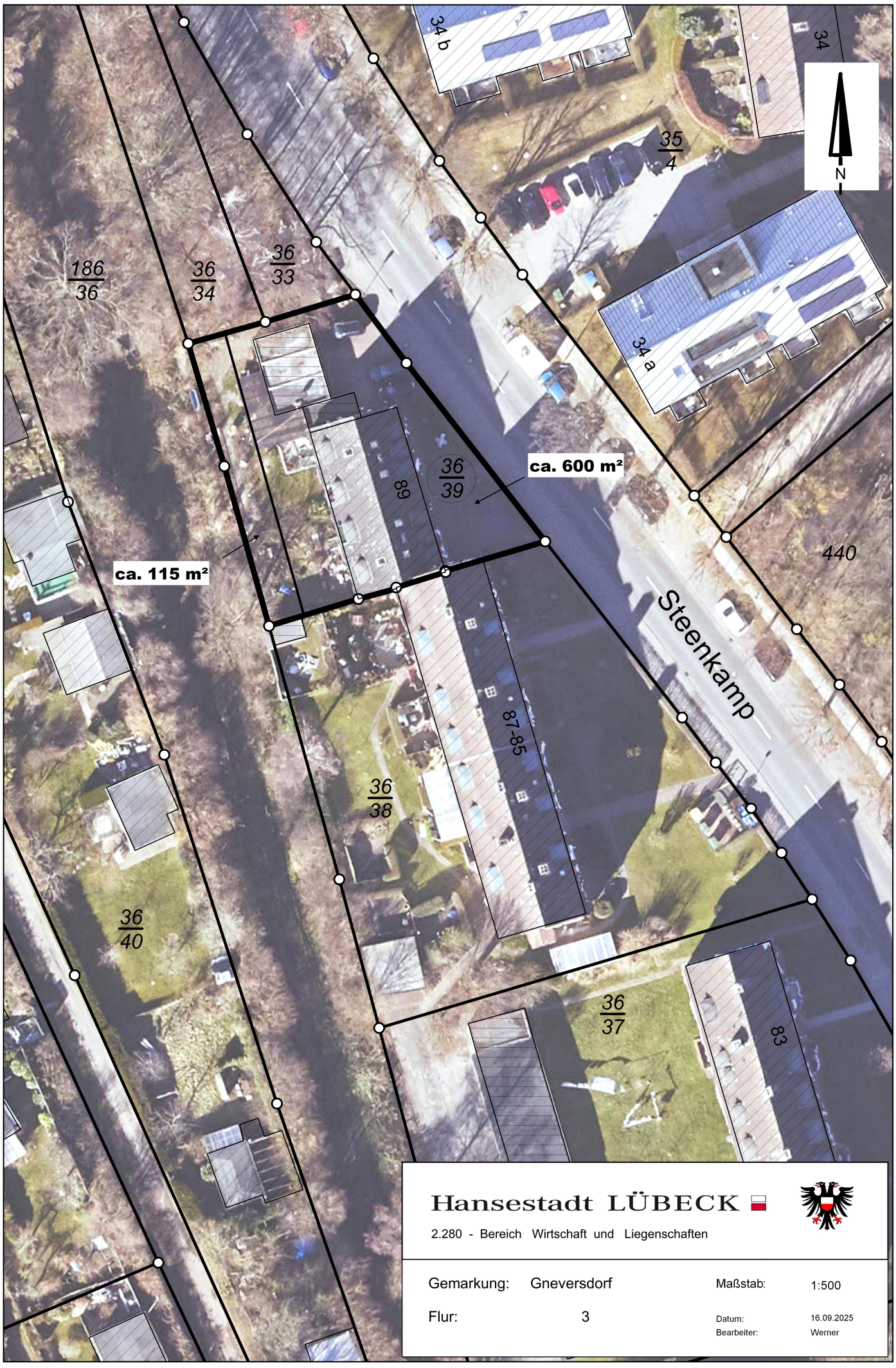


Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung:	Gneversdorf	Maßstab:	1:500
Flur:	3	Datum:	16.09.2025
		Bearbeiter:	Werner

Luftbild Stand 2022
ALKIS 07/2025 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0



Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung:	Gneversdorf	Maßstab:	1:500
Flur:	3	Datum:	16.09.2025
		Bearbeiter:	Werner

Luftbild Stand 2022
ALKIS 07/2025 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

WEG Steenkamp 89
c/o Angelika Jeinsen

Name

Klakundestr. 15, 30627 Hannover

Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Fachbereich 2
Eing.: 22. Aug. 2025 V5
Wirtschaft und Liegenschaften

Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Steenkamp 89

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie die Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von **allen** Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über unser Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

15.08.25
Datum

A. Tu ch
Unterschrift der Erbbauberechtigten

18.08.25
Datum

Unterschrift der Erbbauberechtigten

18.08.25
Datum

M. Neumann
Unterschrift der Erbbauberechtigten

18.08.25
Datum

Sybille Neumann
Unterschrift

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14576
öffentlich

Lübeck, 15.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Am Stadtrand

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 30.06.2055 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Julia Döge belastete Grundstück in Lübeck, **Am Stadtrand 20**, zur Größe von 683 m² ist an die Erbbauberechtigte zu einem Kaufpreis in Höhe von **189.477,86 EUR** zu verkaufen.

2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich weitere Gebäude realisiert werden sollten.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von der Käuferin zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung v. Kindern u. Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Die Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung der Vorlage im nichtöffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:

Das Grundstück Am Stadtrand 20 liegt in keinem rechtkräftigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zur Zeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.

Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 250 m² (s. Lageplan, Anlage 4) realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 5.860,14 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Dem Käufer ist verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben.

Der Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 19.05.2025 schriftlich mitgeteilt. Die Erbbauberechtigte hat fristgerecht am 22.06.2025 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchte.

Der Verkauf erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 30.03.2023 (VO Nr. 2023/12072) zu den auslaufenden Erbbaurechten. Der Kaufpreis errechnet auf der Grundlage der Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 01.01.2024 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte zuzügl. 10 % gem. Ziffer 5 der Geschäftsanweisung über die Transparenz von Grundstücksverkäufen (Beschlusspunkt 13 des Bürgerschaftsbeschlusses vom

30.03.2023. Die Erbbauberechtigte hat das Erbbaurecht im Oktober 2006 im Rahmen eines Erbbaurechtskaufvertrages übertragen bekommen, somit erfült die Erbbauberechtigten den Beschlusspunkt 16 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2025 (15-Jahres-Frist).

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO Nr. 2023/12072) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 215,56.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisberechnung
Anlage 3 – Nichtöffentlichkeit
Anlage 4 - Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 15.09.2025
VO-Nr.: 2025/14576

Anlage 1

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 *)	183.011,06	189.477,86	-215,56	-215,56	-215,56
Aufwendungen	-16.602,19	-16.602,19			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 30 Jahre) = 6.466,80 EUR***
189.477,86 EUR (Kaufpreis) ./. 6.466,80 EUR = 183.011,06 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-16.602,19	-16.602,19			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	166.408,87				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	183.011,06	189.477,86	-215,56	-215,56	-215,56
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	183.011,06	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-215,56
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	189.477,86
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-16.602,19
		Saldo Ergebnisplan	172.660,11

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-215,56
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	189.477,86
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	189.262,30

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Sandra Mos
App.: 122 - 2344

19.05.2025

Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

Aktenzeichen:	**LH 288**
Grundstück in Lübeck:	**Am Stadtrand 20**
Grundstücksgröße:	**683 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechts:	**30.06.2055**
Zeitpunkt der letzten Übertragung:	**27.10.2006**

Frist seit letzter Übertragung gem. VO/2023/12072 eingehalten - Verkauf möglich.

1. unbelasteter Bodenwert / Kaufpreis

(Bodenrichtwertkarte 2024)

Richtwert je m²:	260,00 EUR
Grundstücksgröße bis 1.000 m²:	683 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
angepasster Richtwert:	260,00 EUR
Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²:	0,97
angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²:	252,20 EUR
Gesamtbodenwert:	**172.252,60 EUR**
Aufschlag von 10 % (gem. Geschäftsanweisung über die Transparenz bei Grundstücksverkäufen, Ziffer 5 - Preisbildung)	17.225,26 EUR
Gesamtkaufpreis:	**189.477,86 EUR**

2. Rendite

(zu erwartender EBZ p.a. / unbelasteter Bodenwert x 100)

zu erwartender Erbbauzins p.a.:	215,56 EUR
Kaufpreis aus Ziffer 1:	189.477,86 EUR
Rendite:	0,11%
Erbbauzinsen über gesamte Restlaufzeit:	6.466,80 EUR

3. Nachzahlungsverpflichtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	189.477,86 EUR
Kaufpreis ohne URF:	195.338,00 EUR
Nachzahlungsbetrag:	**5.860,14 EUR**

4. Gesamtbetrachtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	189.477,86 EUR
abzgl. Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	6.466,80 EUR
abzgl. Bilanzwert:	16.602,19 EUR
Differenz (KP ./. EBZ über LZ ./. Bilanzwert):	**+ 166.408,87 EUR**

Fachbereich 2

Eing.: 25. Juli 2025

Wirtschaft und Liegenschaften

Döge, Julia
Name

Am Stadtrand 20
Anschrift
23556 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Am Stadtrand 20 – LH 288

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

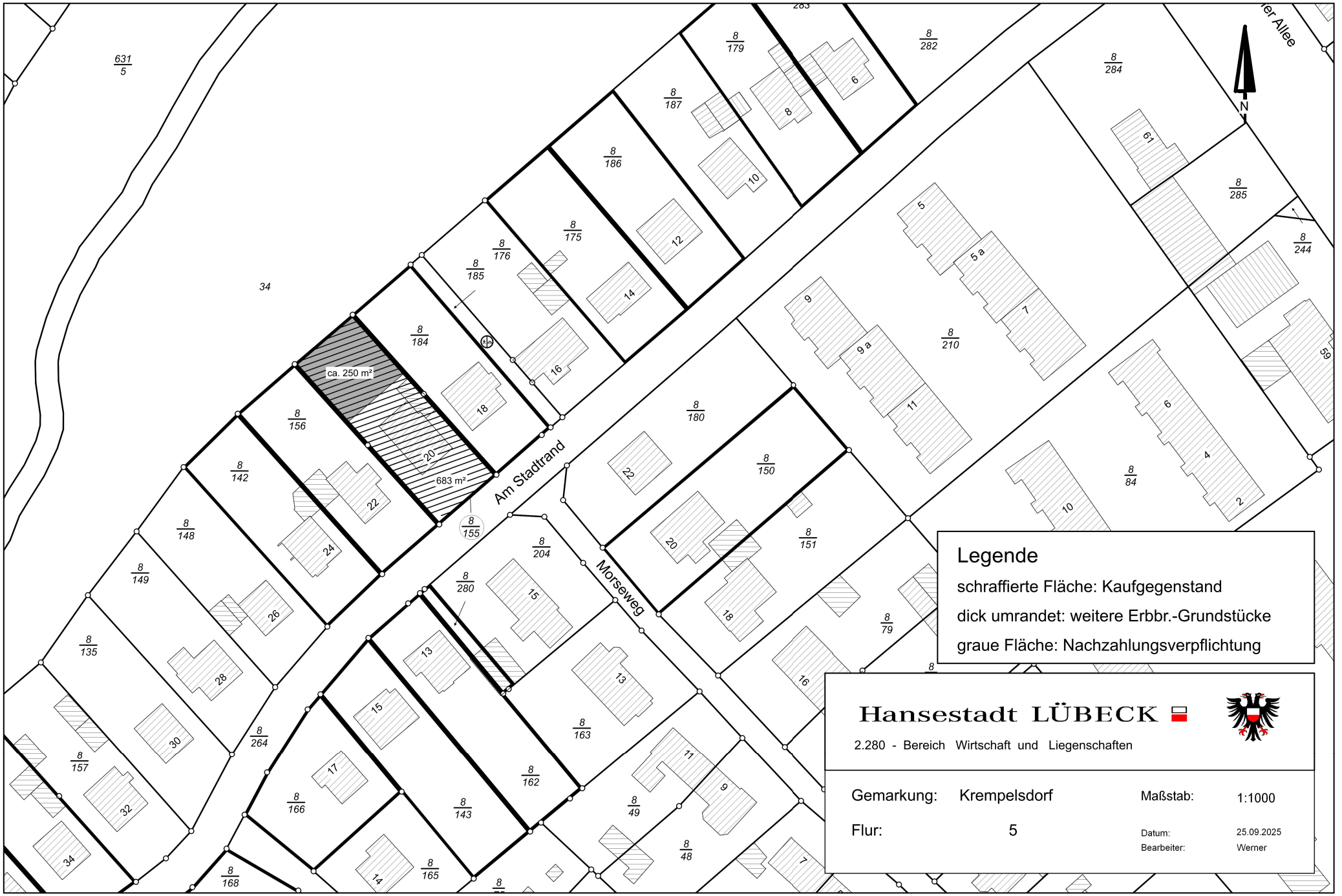
☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

16.07.2025
Datum

Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2022
ALKIS 07/2025 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14580
öffentlich

Lübeck, 15.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Maienweg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2026 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Herrn Harald Bubolz belastete Grundstück in Lübeck, **Maienweg 8** ist vorzeitig um 30 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 206.315,20 EUR (= 4.126,30 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Der Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass er eine Behandlung der Vorlage im nichtöffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:
Mit Schreiben 25.02.2025 wurde der Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.

Der Erbbauberechtigte erklärte am 15.08.2025, dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern wolle.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen.
.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Nichtöffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 15.09.2025**
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement **VO-Nr. 2025/14580**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV Anlage 1

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2026	2027	2028
Erträge	**50,12**	3.368,22	3.368,22	3.368,22
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**50,12**	**3.368,22**	**3.368,22**	**3.368,22**
Einzahlungen	**50,12**	3.368,22	3.368,22	3.368,22
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**50,12**	**3.368,22**	**3.368,22**	**3.368,22**

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

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	111020000.4411001	Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht	**50,12**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**50,12**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111020000.6411001	Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht	**50,12**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**50,12**

Anlage 2

Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Maienweg 8

Gegenstand

Das mit einem bis zum **31.12.2026** befristeten Erbbaurecht für Herrn Harald Bubolz

belastete Grundstück in Lübeck, **Maienweg 8** (Flurstück 419/25, Flur 004 der Gemarkung Krempelsorf) ist vorzeitig auf **30 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 25.02.2025 wurde der Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 15.08.2025 teilte der Erbbauberechtigte mit, dass er das Erbbaurecht auf 30 Jahre verlängern möchte.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **30 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **4.126,30 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **206.315,20 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **8.252,61 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **3.482,64 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **3.368,22 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Antje Wulf
App.: 122 - 2325

14.07.2025

Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

Aktenzeichen:	**LH 2093**
Grundstück in Lübeck:	**Maienweg 8**
Grundstücksgröße:	**872 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechts:	**31.12.2026**

Unbelasteter Bodenwert
(Bodenrichtwertkarte 2024)

Richtwert je m²:	260,00 EUR
Grundstücksgröße bis 1.000 m²:	872 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
angepasster Richtwert:	260,00 EUR
Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²:	0,91
angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²:	236,60 EUR
Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:	**206.315,20 EUR**

Erbbauzins dinglich (2 %)

angepasster Bodenwert bis 1.000 m²:	206.315,20 EUR
Erbbauzins 2 %:	4.126,30 EUR
Erbbauzins pro m²:	4,73 EUR
50 % des Erbbauzinses pro m²:	2,37 EUR
dinglicher Erbbauzins:	**4.126,30 EUR**

(monatlich 343,86 EUR)

Schuldrechtliche Ermäßigungen

Unrentierlicher Grundstücksanteil

bis 1.000 m²:			
600 m²	x	4,73 EUR/m²	2.838,00 EUR
272 m²	x	2,37 EUR/m²	644,64 EUR
Erbbauzins gesamt:			**3.482,64 EUR**
			entspricht 1,69 %

(monatlich 290,22 EUR)

Mischerbbauzins

Verlängerungswunsch:		30 Jahre	
1 Jahre	x	50,12 EUR	50,12 EUR
29 Jahre	x	3.482,64 EUR	100.996,56 EUR
		gesamt:	101.046,68 EUR
Mischzins:			**3.368,22 EUR**
			entspricht 1,63 %

(monatlich 280,69 EUR)

Familienermäßigung
(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)

- entfällt -

Härtefallregelung

- entfällt -

Kappungsgrenze für Erhöhungen
(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)

Kappungsgrenze von 4 %:	**8.252,61 EUR**



Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung:	Krempelsdorf	Maßstab:	1:500
Flur:	4	Datum:	17.09.2025
		Bearbeiter:	Werner

Luftbild Stand 2022
ALKIS 07/2025 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0



Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung:	Krempelsdorf	Maßstab:	1:500
Flur:	4	Datum:	17.09.2025
		Bearbeiter:	Werner

Luftbild Stand 2022
ALKIS 07/2025 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Bubolz, Harald
Name

Maienweg 8, 23556 Lübeck
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Fachbereich 2
Eing.: 17. Sep. 2025 VS
Wirtschaft und Liegenschaften

Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Maienweg 8 – LH 2093

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigter haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Name des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

15.09.2025
Datum

Harald Bubolz
Unterschrift des Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!

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 Mitglieder:	Simon	Bernhard	Bankkaufmann i. R.	bis/ab	01/2025
	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**

Kurbetrieb Travemünde

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.

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**			

Anlage VI

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/2025/14662
öffentlich

Lübeck, 23.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Steffi Wätke (E-Mail: steffi.waetke@luebeck.de Telefon: 122-2330)

Außerplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gemäß § 82 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) für Investitionsmaßnahmen im Produkt 111020 999 für die Blockbinnenhöfe Kupferschmiedestraße und Oberer Wehdehof für Tiefbauinstandsetzungsmaßnahmen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Nichtöffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Im nachfolgend aufgeführten Produktsachkonto werden gem. § 82 Abs.1 GO 661.000,00 Euro außerplanmäßig bereitgestellt:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Haushaltsjahr	Betrag
111020 999.7852000	Grundstücksmanagement, Allgemeine Investitionstätigkeiten Tiefbaumaßnahmen	2025	661.000 €

Deckung:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Haushaltsjahr	Betrag
612003 000.7852000	Grundstücksan- und -verkauf/Tiefbaumaßnahmen	2025	661.000 €

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	zustimmend
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Nicht relevant

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
§ 82 Abs. 1 GO für Schleswig-Holstein

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Siehe Begründung
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[x] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Bedingt durch die in großen Teilen abgängige (eingefallene Leitungsbereiche mit starken Versetzungen) und funktionslose (Einläufe teilweise oberhalb der Gebäudeoberfläche und außerhalb der Hauptabflüsse des Oberflächenwassers) Entwässerung des sogenannten Blockbinnenhofes (BBH) V in der Kupferschmiedestraße waren in den letzten Jahren zunehmende Schäden in den Kellerbereichen einzelner Hofanlieger zu verzeichnen. Diese traten besonders bei Starkregenereignissen auf. Um weitere Feuchtigkeitsschäden insbesondere an den Gebäuden der Anlieger des BBH V im Bereich Beckergrube/ Kupferschmiedestraße / Fischergrube abzuwenden, waren grundhafte Tiefbauinstandsetzungsmaßnahmen dringend erforderlich.

Weitere Aufwendungen entstanden durch die Anhebung der Regenwasserleitung auf dem Oberen Wehdehof. Die Oberflächenentwässerung war nicht mehr gegeben, da seitens den EBL in 2024/2025 in der Mengstraße eine Anhebung der Regenwasser-Hauptleitung um ca. 1,50 Meter durchgeführt wurde.

Bei der Haushaltsplanung für 2025 musste aufgrund des damaligen Sachstandes zunächst davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um konsumtive Reparaturarbeiten handelt.

Mit Beginn der Arbeiten und Konkretisierung des tatsächlichen Leistungsumfangs fand eine Überprüfung der Aktivierungspflicht durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften statt. In Abstimmung mit den Bereichen Haushalt und Steuerung und der Anlagenbuchhaltung stellte sich heraus, dass es sich um investive Maßnahmen handelt.

Die Haushaltsmittel stehen daher konsumtiv auf dem Produktsachkonto 111020 000.5271000 zur Verfügung, dürfen aber nicht zur Deckung eingesetzt werden.

Die Vorlage ist nichtöffentlich, da schützenswerte Interessen privater Eigentümer:innen berührt sind.

Es wird empfohlen der Maßnahme zuzustimmen.
Anlagen:
keine

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14501
öffentlich

Lübeck, 29.08.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Sebastian Lemsky (E-Mail: sebastian.lemsky@luebeck.de Telefon: 122 - 3517)

Sondervermögen für die Kameradschaftspflege der Freiwilligen Feuerwehren in der Hansestadt Lübeck (Kameradschaftskassen)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1. Die Einnahme- und Ausgaberechnungen der Lübecker Freiwilligen Feuerwehren werden für das Haushaltsjahr 2024 in der Form der Plan-Ist-Vergleiche zur Kenntnis genommen.

2. Den beigefügten Einnahme- und Ausgabeplänen der Lübecker Freiwilligen Feuerwehren wird für das Haushaltsjahr 2026 zugestimmt.

Die vorstehenden Beschlussvorschläge beziehen sich auf die folgenden Freiwilligen Feuerwehren:

- Büssau
- Dänischburg
- Dummersdorf
- Genin
- Groß Steinrade
- Innenstadt
- Israelsdorf
- Ivendorf
- Kronsforde
- Krummesse
- Kücknitz
- Moisling
- Moorgarten
- Niendorf
- Padelügge-Buntekuh
- Priwall
- Schlutup
- Schönböcken
- Siems
- Travemünde
- Vorwerk
- Wulfsdorf-Vorrade

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ☐ Ja

gem. § 47 f GO ist erfolgt:	X	Nein- Begründung: Spezielle Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.
Die Maßnahme ist:		neu
		freiwillig
	X	vorgeschrieben durch: § 2a Abs. 3 und 5 des Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz – BrSchG)
Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	X	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		entfällt

Begründung:
Auf der Grundlage von § 2a des Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz- BrSchG) in Verbindung mit den Satzungen für die Sondervermögen der Hansestadt Lübeck für die Kameradschaftspflege der Freiwilligen Feuerwehren in der Hansestadt Lübeck (Satzung) besteht bei jeder Freiwilligen Feuerwehr der Hansestadt Lübeck zur Pflege der Kameradschaft eine Kameradschaftskasse.

Nach § 2 der o. a. Satzung bestehen die Einnahmen der Kameradschaftskasse aus Zuwendungen der Gemeinde, Spenden, Schenkungen oder ähnlichen Zuwendungen, aus Einnahmen aus der Durchführung von Veranstaltungen der Freiwilligen Feuerwehren sowie aus sonstigen Einnahmen und Beiträgen der fördernden Mitglieder. Die Ausgaben sind nach § 1 der Satzung ausschließlich für die Pflege der Kameradschaft zweckgebunden zu verwenden.

§ 2a Abs. 2 und 3 BrSchG / § 4 Abs. 3 der Satzung sehen vor, dass vom Wehrvorstand der Freiwilligen Feuerwehr ein Einnahme- und Ausgabeplan für das Haushaltsjahr aufgestellt wird, der von der Mitgliederversammlung der Freiwilligen Feuerwehr zu beschließen ist. Der Einnahme- und Ausgabenplan tritt nach Zustimmung der Bürgerschaft in Kraft. Die in der Anlage beigefügten Einnahme- und Ausgaberechnungen des Jahres 2024 und die Einnahme- und Ausgabepläne für das Jahr 2026 wurden von den Mitgliederversammlungen der jeweiligen Freiwilligen Feuerwehr beschlossen.

<u>Zu Beschlussvorschlag 1</u>
Nach Abschluss des Haushaltsjahres wird vom Wehrvorstand jeder Freiwilligen Feuerwehr gem. § 2a Abs. 5 BrSchG / § 10 der Satzung eine Einnahme- und Ausgaberechnung aufgestellt und auf Antrag der Kassenprüfer:innen von den Mitgliederversammlungen der Freiwilligen Feuerwehren beschlossen.

Die Prüfung der Kameradschaftskasse erfolgt nach § 10 Abs. 3 der Satzung jährlich durch zwei Kassenprüfer:innen, die von der Mitgliederversammlung der Freiwilligen Feuerwehren aus ihrer Mitte gewählt werden. Die Einnahme- und Ausgaberechnungen sind der Bürgerschaft vorzulegen.

Zu Beschlussvorschlag 2
Die Einnahme- und Ausgabepläne der Kameradschaftskassen der Freiwilligen Feuerwehren werden für das Haushaltsjahr 2026 zur Zustimmung durch die Bürgerschaft vorgelegt. Mit der Zustimmung treten die Einnahme- und Ausgabepläne in Kraft (§ 4 Abs. 3 der Satzung).

Anlagen:
Einnahme- und Ausgaberechnungen (Plan-Ist-Vergleiche) 2024
Einnahme- und Ausgabepläne für 2026

Senator Ludger Hinsen

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Büssau

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr *2024*

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.800,00 €*	3.124,65 €	324,65 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*4.300,00 €*	5.217,03 €	917,03 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*200,00 €*	1.499,99 €	1.299,99 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*400,00 €*	425,80 €	25,80 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*6.200,00 €*	3.710,00 €	- 2.490,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*6.200,00 €*	3.708,87 €	- 2.491,13 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*2.600,00 €*	867,58 €	- 1.732,42 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.600,00 €*	2.574,49 €	974,49 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*1.200,00 €*	2.723,97 €	1.523,97 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*13.000,00 €*	11.926,19 €	- 1.073,81 €		8-15	Gesamtausgaben	*13.000,00 €*	11.926,19 €	- 1.073,81 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*14.488,57 €*	14.488,57 €	- €
Entnahme	*1.200,00 €*	2.723,97 €	1.523,97 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*13.288,57 €*	11.764,60 €	- 1.523,97 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde ~~Musterort~~ Dänischburg

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*550,00 €*	131,00 €	- 419,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.800,00 €*	3.019,83 €	219,83 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.000,00 €*	2.280,46 €	280,46 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.150,00 €*	50,00 €	- 1.100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*3.300,00 €*	3.948,80 €	648,80 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.800,00 €*	3.345,04 €	545,04 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	828,71 €	328,71 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*550,00 €*	- €	- 550,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	401,46 €	- 598,54 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.550,00 €*	- €	- 1.550,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.600,00 €*	1.151,46 €	- 448,54 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.550,00 €*	2.984,00 €	1.434,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*150,00 €*	237,86 €	87,86 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	309,90 €	309,90 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*10.000,00 €*	9.344,26 €	- 655,74 €		8-15	Gesamtausgaben	*10.000,00 €*	9.344,26 €	- 655,74 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*10.000,00 €*	7.612,05 €	- 2.387,95 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	309,90 €	309,90 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*10.000,00 €*	7.921,95 €	- 2.078,05 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Dummersdorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	14.000,00 €	9.298,84 €	- 4.701,16 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	16.800,00 €	13.583,92 €	- 3.216,08 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.000,00 €	2.414,63 €	414,63 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	2.100,00 €	1.331,93 €	- 768,07 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	22.000,00 €	19.304,42 €	- 2.695,58 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	18.600,00 €	15.956,32 €	- 2.643,68 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	100,00 €	- €	- 100,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	4.800,00 €	6.124,14 €	1.324,14 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	5.000,00 €	4.477,12 €	- 522,88 €	
5	Sonstige Einnahmen	600,00 €	16,07 €	- 583,93 €		13	Sonstige Ausgaben	1.000,00 €	16,22 €	- 983,78 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	1.792,59 €	1.792,59 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	44.500,00 €	37.158,10 €	- 7.341,90 €		8-15	Gesamtausgaben	44.500,00 €	37.158,10 €	- 7.341,90 €	

© Ludwig Fisk Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	27.817,92 €	27.817,92 €	- €
Entnahme	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €
Zuführung	- €	1.792,59 €	1.792,59 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	26.817,92 €	29.610,51 €	2.792,59 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Genin

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr *2024*

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*1.480,00 €*	904,00 €	- 576,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*900,00 €*	913,80 €	13,80 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*100,00 €*	500,00 €	400,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*100,00 €*	282,70 €	182,70 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €	- €	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*150,00 €*	243,91 €	93,91 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.685,00 €*	1.569,78 €	- 115,22 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*300,00 €*	454,36 €	154,36 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	2,53 €	- 97,47 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.550,00 €*	2.392,20 €	- 157,80 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	43,50 €	43,50 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*600,00 €*	99,00 €	- 501,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*1.235,00 €*	1.366,16 €	131,16 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*4.600,00 €*	4.385,97 €	- 214,03 €		8-15	Gesamtausgaben	*4.600,00 €*	4.385,97 €	- 214,03 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*6.400,00 €*	6.429,77 €	29,77 €
Entnahme	*1.235,00 €*	1.366,16 €	131,16 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*5.165,00 €*	5.063,61 €	- 101,39 €

FF Groß Steinrade

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*6.900,00 €*	4.630,60 €	- 2.269,40 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*6.700,00 €*	9.097,79 €	2.397,79 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*500,00 €*	4.134,26 €	3.634,26 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*400,00 €*	254,77 €	- 145,23 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*900,00 €*	2.330,89 €	1.430,89 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.400,00 €*	5.701,27 €	4.301,27 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*300,00 €*	- €	- 300,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.400,00 €*	2.408,97 €	1.008,97 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.900,00 €*	2.309,64 €	409,64 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	302,00 €	202,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	2.860,36 €	2.760,36 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.000,00 €*	4.583,73 €	3.583,73 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*100,00 €*	80,00 €	- 20,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*100,00 €*	43,06 €	- 56,94 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*400,00 €*	6.045,84 €	5.645,84 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*11.100,00 €*	22.391,59 €	11.291,59 €		8-15	Gesamtausgaben	*11.100,00 €*	22.391,59 €	11.291,59 €	

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*25.000,00 €*	28.906,09 €	3.906,09 €
Entnahme	*400,00 €*	6.045,84 €	5.645,84 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*9.600,00 €*	22.860,25 €	13.260,25 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck - Innenstadt

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	7.000,00 €	13.723,15 €	6.723,15 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	11.000,00 €	16.892,88 €	5.892,88 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.700,00 €	3.532,21 €	- 167,79 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	- €	- 100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	800,00 €	9.135,60 €	8.335,60 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	800,00 €	9.552,92 €	8.752,92 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	600,00 €	- €	- 600,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	500,00 €	- €	- 500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	500,00 €	85,50 €	- 414,50 €	
5	Sonstige Einnahmen	300,00 €	- €	- 300,00 €		13	Sonstige Ausgaben	300,00 €	- €	- 300,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	500,00 €	140,34 €	- 359,66 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	13.300,00 €	26.531,30 €	13.231,30 €		8-15	Gesamtausgaben	13.300,00 €	26.531,30 €	13.231,30 €	

© Ludwig Fink Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	13.501,06 €	11.675,22 €	- 1.825,84 €
Entnahme	500,00 €	140,34 €	- 359,66 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	13.001,06 €	11.534,88 €	- 1.466,18 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Israelsdorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr *2024*

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erlauterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erlauterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*21.000,00 €*	10.922,05 €	- 10.077,95 €		8	Ausgaben fur Kameradschaftspflege und Versammlungen	*30.800,00 €*	12.134,13 €	- 18.665,87 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*5.650,00 €*	- €	- 5.650,00 €		9	Ausgaben fur Ehrungen, Geschenke und ahnliche Anlasse	*800,00 €*	125,95 €	- 674,05 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*3.600,00 €*	2.348,23 €	- 1.251,77 €		10	Ausgaben fur Veranstaltungen	*2.000,00 €*	1.845,49 €	- 154,51 €	
3	Veraußerung von Vermogens-gegenstanden im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermogensgegenstanden im Einzelwert ab 500 €	*2.000,00 €*	- €	- 2.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.200,00 €*	- €	- 1.200,00 €		12	Auslagen fur Gemeinde und Dritte	*1.300,00 €*	- €	- 1.300,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.550,00 €*	85,66 €	- 1.464,34 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.600,00 €*	527,50 €	- 1.072,50 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rucklage	*5.000,00 €*	1.277,13 €	- 3.722,87 €	Automatische Buchung	15	Zufuhrung zur Rucklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*38.500,00 €*	14.633,07 €	- 23.866,93 €		8-15	Gesamtausgaben	*38.500,00 €*	14.633,07 €	- 23.866,93 €	

Entwicklung des Sondervermogens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermogens am 1.Januar 2024	*12.981,47 €*	15.888,92 €	2.907,45 €
Entnahme	*5.000,00 €*	1.277,13 €	- 3.722,87 €
Zufuhrung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermogens am 31.Dezember 2024	*7.981,47 €*	14.611,79 €	6.630,32 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Ivendorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*600,00 €*	400,00 €	- 200,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*700,00 €*	330,86 €	- 369,14 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*450,00 €*	3.087,92 €	2.637,92 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*250,00 €*	272,10 €	22,10 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*200,00 €*	210,00 €	10,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.200,00 €*	763,66 €	- 436,34 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	999,00 €	999,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	141,89 €	41,89 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*150,00 €*	98,03 €	- 51,97 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*800,00 €*	2.514,12 €	1.714,12 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.800,00 €*	1.522,00 €	- 278,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*150,00 €*	92,67 €	- 57,33 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*3.250,00 €*	5.361,81 €	2.111,81 €		8-15	Gesamtausgaben	*3.250,00 €*	5.070,44 €	1.820,44 €	

© Lafv e.V., Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 01. Januar 2024	*3.168,01 €*	2.350,02 €	- 817,99 €
Entnahme	*3.250,00 €*	5.070,44 €	1.820,44 €
Zuführung	*3.250,00 €*	5.361,81 €	2.111,81 €
Stand des Sondervermögens am 31. Dezember 2024	*3.168,01 €*	2.641,39 €	- 526,62 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Kronsforde

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*3.000,00 €*	2.282,00 €	- 718,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*5.000,00 €*	1.433,80 €	- 3.566,20 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*3.500,00 €*	230,00 €	- 3.270,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	50,00 €	- 450,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*1.500,00 €*	3.537,90 €	2.037,90 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	4.199,41 €	2.699,41 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	100,00 €	100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*2.000,00 €*	79,15 €	- 1.920,85 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.000,00 €*	675,22 €	- 1.324,78 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*1.000,00 €*	396,57 €	- 603,43 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	525,95 €	525,95 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*10.000,00 €*	6.755,00 €	- 3.245,00 €		8-15	Gesamtausgaben	*10.000,00 €*	6.755,00 €	- 3.245,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*23.007,49 €*	23.533,44 €	525,95 €
Entnahme	- €	525,95 €	525,95 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*23.007,49 €*	23.007,49 €	- €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Krummesse

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*7.000,00 €*	4.520,93 €	- 2.479,07 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*10.000,00 €*	11.755,82 €	1.755,82 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*5.000,00 €*	1.449,09 €	- 3.550,91 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*700,00 €*	704,21 €	4,21 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*500,00 €*	460,81 €	- 39,19 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	353,28 €	- 146,72 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	337,05 €	- 162,95 €	
5	Sonstige Einnahmen	*700,00 €*	6.060,05 €	5.360,05 €		13	Sonstige Ausgaben	*4.500,00 €*	4.665,58 €	165,58 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*2.500,00 €*	- €	- 2.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*500,00 €*	106,50 €	- 393,50 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	5.646,62 €	5.646,62 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*17.700,00 €*	18.029,97 €	329,97 €		8-15	Gesamtausgaben	*17.700,00 €*	18.029,97 €	329,97 €	

© Ludwig Fink Landschaftsentwicklung Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*13.395,05 €*	13.395,05 €	- €
Entnahme	- €	5.646,62 €	5.646,62 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*13.395,05 €*	7.748,43 €	- 5.646,62 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Kücknitz

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	5.000,00 €	8.179,26 €	3.179,26 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	10.000,00 €	17.017,04 €	7.017,04 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.000,00 €	11.038,22 €	6.038,22 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.000,00 €	657,00 €	- 343,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	15.000,00 €	10.682,00 €	- 4.318,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	10.000,00 €	9.200,85 €	- 799,15 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	579,00 €	79,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	692,53 €	- 307,47 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	1.338,00 €	338,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.000,00 €	907,40 €	- 92,60 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	220,13 €	- 279,87 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	1.184,14 €	1.184,14 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	2.849,95 €	2.849,95 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	4.500,00 €	4.153,20 €	- 346,80 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	27.500,00 €	34.349,36 €	6.849,36 €		8-15	Gesamtausgaben	27.500,00 €	34.349,36 €	6.849,36 €	

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	4.415,21 €	7.894,89 €	3.479,68 €
Entnahme	- €	- 2.849,95 €	- 2.849,95 €
Zuführung	4.500,00 €	4.153,20 €	- 346,80 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	8.915,21 €	9.198,14 €	282,93 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Moisling

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.000,00 €	7.420,50 €	1.420,50 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	6.000,00 €	11.192,14 €	5.192,14 €	
1	Zuwendungen von Dritten	700,00 €	50,00 €	- 650,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	700,00 €	35,69 €	- 664,31 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	8.900,00 €	7.421,12 €	- 1.478,88 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	8.900,00 €	3.922,05 €	- 4.977,95 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	1.282,81 €	1.282,81 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.500,00 €	184,35 €	- 2.315,65 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.500,00 €	161,27 €	- 2.338,73 €	
5	Sonstige Einnahmen	900,00 €	1.564,83 €	664,83 €		13	Sonstige Ausgaben	900,00 €	3.126,32 €	2.226,32 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	3.079,48 €	3.079,48 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	20.000,00 €	19.720,28 €	- 279,72 €		8-15	Gesamtausgaben	20.000,00 €	19.720,28 €	- 279,72 €	

© Lizenz FFW Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	33.123,65 €	33.123,65 €	- €
Entnahme	- €	3.079,48 €	3.079,48 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	33.123,65 €	30.044,17 €	- 3.079,48 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Moorgarten (FF15)

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	*3*	4	5	6	7	8	*9*	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*500,00 €*	380,00 €	- 120,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.500,00 €*	906,28 €	- 1.593,72 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*400,00 €*	759,80 €	359,80 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*100,00 €*	90,00 €	- 10,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*3.600,00 €*	5.389,50 €	1.789,50 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*3.000,00 €*	3.900,14 €	900,14 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*600,00 €*	653,08 €	53,08 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	116,62 €	- 83,38 €	
5	Sonstige Einnahmen	*150,00 €*	4,96 €	- 145,04 €		13	Sonstige Ausgaben	*200,00 €*	908,29 €	708,29 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*500,00 €*	190,35 €	- 309,65 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	896,86 €	896,86 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	559,50 €	559,50 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*5.750,00 €*	7.377,69 €	1.627,69 €		8-15	Gesamtausgaben	*6.000,00 €*	7.377,69 €	1.377,69 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*23.500,00 €*	24.506,34 €	1.006,34 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*300,00 €*	559,50 €	259,50 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*23.800,00 €*	28.028,30 €	4.228,30 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Niendorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*1.500,00 €*	1.170,00 €	- 330,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*1.500,00 €*	419,00 €	- 1.081,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*300,00 €*	- €	- 300,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.000,00 €*	60,00 €	- 1.940,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.400,00 €*	1.206,10 €	- 193,90 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*100,00 €*	1.792,10 €	1.692,10 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*600,00 €*	1.292,10 €	692,10 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.500,00 €*	1.561,44 €	61,44 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.000,00 €*	5.366,35 €	3.366,35 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*600,00 €*	3.700,01 €	3.100,01 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*6.100,00 €*	8.283,55 €	2.183,55 €		8-15	Gesamtausgaben	*6.100,00 €*	8.283,55 €	2.183,55 €	

© Ludwig Fink Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*9.750,00 €*	10.710,39 €	960,39 €
Entnahme	*600,00 €*	3.700,01 €	3.100,01 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*9.150,00 €*	7.010,38 €	- 2.139,62 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Padelügge-Buntkuh

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*7.000,00 €*	7.837,81 €	837,81 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*7.000,00 €*	11.593,53 €	4.593,53 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*300,00 €*	52,46 €	- 247,54 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*400,00 €*	- €	- 400,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €	- €	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	- €	- €	- €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.400,00 €*	- €	- 1.400,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	3.896,20 €	3.896,20 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	192,74 €	192,74 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*8.800,00 €*	11.786,27 €	2.986,27 €		8-15	Gesamtausgaben	*8.800,00 €*	11.786,27 €	2.986,27 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*18.874,01 €*	18.874,01 €	- €
Entnahme	- €	3.896,20 €	3.896,20 €
Zuführung	- €	192,74 €	192,74 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*18.874,01 €*	15.170,55 €	- 3.703,46 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Priwall

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*6.000,00 €*	7.770,76 €	1.770,76 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*8.000,00 €*	7.480,16 €	- 519,84 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*4.000,00 €*	4.672,69 €	672,69 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.000,00 €*	503,17 €	- 1.496,83 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	262,70 €	- 1.237,30 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*2.500,00 €*	48,87 €	- 2.451,13 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*2.500,00 €*	48,87 €	- 2.451,13 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.000,00 €*	1.076,14 €	76,14 €		13	Sonstige Ausgaben	*500,00 €*	399,73 €	- 100,27 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*2.000,00 €*	5.880,17 €	3.880,17 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*17.000,00 €*	14.071,63 €	- 2.928,37 €		8-15	Gesamtausgaben	*17.000,00 €*	14.071,63 €	- 2.928,37 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*12.907,48 €*	12.907,48 €	- €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*2.000,00 €*	5.880,17 €	3.880,17 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*14.907,48 €*	18.787,65 €	3.880,17 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Schlutup

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*22.000,00 €*	5.904,53 €	- 16.095,47 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*25.400,00 €*	13.125,70 €	- 12.274,30 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.500,00 €*	3.482,27 €	982,27 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*200,00 €*	249,36 €	49,36 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*5.000,00 €*	11.194,20 €	6.194,20 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.600,00 €*	6.881,98 €	4.281,98 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	323,96 €	323,96 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*30.000,00 €*	20.581,00 €	- 9.419,00 €		8-15	Gesamtausgaben	*30.000,00 €*	20.581,00 €	- 9.419,00 €	

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*14.293,57 €*	13.215,11 €	- 1.078,46 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	323,96 €	323,96 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*14.293,57 €*	13.539,07 €	- 754,50 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Schönböcken

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.000,00 €*	1.362,00 €	- 638,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.100,00 €*	765,33 €	- 1.334,67 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*300,00 €*	170,28 €	- 129,72 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	2.744,38 €	2.244,38 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*1.900,00 €*	1.074,00 €	- 826,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*900,00 €*	1.617,26 €	717,26 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	1.444,08 €	1.244,08 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	1.444,08 €	1.244,08 €	
5	Sonstige Einnahmen	*200,00 €*	1.796,21 €	1.596,21 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.300,00 €*	315,19 €	- 984,81 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.500,00 €*	2.152,07 €	652,07 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*100,00 €*	179,26 €	79,26 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	933,14 €	933,14 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*6.100,00 €*	7.998,64 €	1.898,64 €		8-15	Gesamtausgaben	*6.100,00 €*	7.998,64 €	1.898,64 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*4.775,45 €*	4.775,45 €	- €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	933,14 €	933,14 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*4.775,45 €*	5.708,59 €	933,14 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Siems

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*3.000,00 €*	840,09 €	- 2.159,91 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*4.000,00 €*	1.755,60 €	- 2.244,40 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*3.000,00 €*	2.875,12 €	- 124,88 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.500,00 €*	50,00 €	- 1.450,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*4.500,00 €*	5.551,00 €	1.051,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*4.000,00 €*	4.697,62 €	697,62 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*4.500,00 €*	3.932,24 €	- 567,76 €		13	Sonstige Ausgaben	*4.000,00 €*	5.496,62 €	1.496,62 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*1.500,00 €*	1.198,61 €	- 301,39 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*15.400,00 €*	13.198,45 €	- 2.201,55 €		8-15	Gesamtausgaben	*15.400,00 €*	13.198,45 €	- 2.201,55 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*9.121,07 €*	6.673,74 €	- 2.447,33 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*1.500,00 €*	1.198,61 €	- 301,39 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*10.621,07 €*	7.872,35 €	- 2.748,72 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Travemünde

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.000,00 €	1.420,00 €	420,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.000,00 €	11.569,57 €	4.569,57 €	
1	Zuwendungen von Dritten	4.000,00 €	5.350,00 €	1.350,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	116,94 €	- 383,06 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.500,00 €	2.624,43 €	124,43 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.500,00 €	1.281,87 €	- 1.218,13 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	3.789,23 €	2.789,23 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.000,00 €	390,08 €	- 1.609,92 €	
5	Sonstige Einnahmen	2.500,00 €	1.125,45 €	- 1.374,55 €		13	Sonstige Ausgaben	3.500,00 €	7.545,50 €	4.045,50 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €	1.886,00 €	886,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	- €	- 1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	4.500,00 €	4.708,85 €	208,85 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	17.000,00 €	20.903,96 €	3.903,96 €		8-15	Gesamtausgaben	17.000,00 €	20.903,96 €	3.903,96 €	

© Ludwig Fink Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	33.766,26 €	33.270,56 €	- 495,70 €
Entnahme	4.500,00 €	4.708,85 €	208,85 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	29.266,26 €	28.561,71 €	- 704,55 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Vorwerk

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*3.900,00 €*	3.293,72 €	- 606,28 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*4.900,00 €*	7.137,94 €	2.237,94 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.500,00 €*	4.313,22 €	1.813,22 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.500,00 €*	135,00 €	- 1.365,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*1.600,00 €*	- €	- 1.600,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.600,00 €*	- €	- 1.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.700,00 €*	74,41 €	- 1.625,59 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.700,00 €*	- €	- 1.700,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	408,41 €	408,41 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*14.200,00 €*	7.681,35 €	- 6.518,65 €		8-15	Gesamtausgaben	*14.200,00 €*	7.681,35 €	- 6.518,65 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*9.900,00 €*	8.893,40 €	- 1.006,60 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	408,41 €	408,41 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*9.900,00 €*	9.301,81 €	- 598,19 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Wulfsdorf-Vorrade

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*8.300,00 €*	7.382,37 €	- 917,63 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*9.400,00 €*	10.454,68 €	1.054,68 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.600,00 €*	- €	- 2.600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	869,69 €	369,69 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*5.000,00 €*	1.905,00 €	- 3.095,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*5.500,00 €*	1.505,06 €	- 3.994,94 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*2.100,00 €*	- €	- 2.100,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*2.100,00 €*	- €	- 2.100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*2.300,00 €*	3.960,42 €	1.660,42 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.800,00 €*	1.905,56 €	105,56 €	
5	Sonstige Einnahmen	*800,00 €*	100,01 €	- 699,99 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.800,00 €*	349,41 €	- 1.450,59 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*2.500,00 €*	300,00 €	- 2.200,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*2.500,00 €*	- €	- 2.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	1.436,60 €	1.436,60 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*23.600,00 €*	15.084,40 €	- 8.515,60 €		8-15	Gesamtausgaben	*23.600,00 €*	15.084,40 €	- 8.515,60 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*11.452,83 €*	12.889,43 €	1.436,60 €
Entnahme	- €	1.436,60 €	1.436,60 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*11.452,83 €*	11.452,83 €	- €

Freiwillige Feuerwehr Büssau
Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Bezeichnung	Einnahmen	KZ	Ausgaben	KZ
Fördermitgliedschaft	2.000,00 €	0		
Aktive Mitgliedschaft	0,00 €	0		
Jugendfeuerwehrmitgliedschaft / Ausgaben	900,00 €	0	900,00 €	8
Zuggeld 4. LZ / FF Genin anteilig	2.200,00 €	5	700,00 €	13
Gerätewart Fahrzeugpflegegeld	500,00 €	5		
Zuwendungen	500,00 €	1		
Kameradschaftsabend	2.500,00 €	2	2.500,00 €	10
Müllsammelaktion	0,00 €	2	200,00 €	10
Grillfest / Dorffest	3.500,00 €	2	3.000,00 €	10
Laternenumzug	500,00 €	2	300,00 €	10
Kick-off			400,00 €	8
Volksfestumzug			200,00 €	8
Dienstverpflegung			800,00 €	8
Versammlungen			200,00 €	8
Kameradschaftsausflug			800,00 €	8
Nachtmarsch			200,00 €	8
Gemeinschaftsübungen			200,00 €	8
Kameradschaftspflege mit Partnerwehren			200,00 €	8
Weihnachtsfeier			800,00 €	8
Weihnachtsmarkt: Vorstand, gesamte Wehr			200,00 €	8
Freud- und Leidkasse			400,00 €	9
Mobiliar für Innen- oder Außennutzung			100,00 €	11
Beiträge an StFV			300,00 €	13
Hausratversicherung			100,00 €	13
Internet / Soziale Medien			100,00 €	13
Büro und Verwaltung			100,00 €	13
Kontoführung			100,00 €	13
Reinigungskosten	100,00 €	5	200,00 €	13
Summe	**12.700,00 €**		**13.000,00 €**	
Rücklage: Entnahme / Zuführung	300,00 €	7		15
Summe	**13.000,00 €**		**13.000,00 €**	

841 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Dänischburg

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	550,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	2.800,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.150,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	3.300,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.800,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	550,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.550,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.600,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.550,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	150,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	10.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	10.000,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	7.919,10 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	7.919,10 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 12.01.2025

TOP 5.12

842 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Dummersdorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	14.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	18.500,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	3.500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	24.200,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	19.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	4.900,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	5.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	600,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	2.400,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	49.100,00 €		8-15	Gesamtausgaben	49.100,00 €	

© Ludwig Fink Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	31.110,51 €
Entnahme	2.400,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	28.710,51 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 21.02.2025

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Genin

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.100,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.500,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	300,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	250,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.600,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	- €		13	Sonstige Ausgaben	1.100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	200,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	550,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	3.850,00 €		8-15	Gesamtausgaben	3.850,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	6.163,61 €
Entnahme	550,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	5.613,61 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 30.05.2026

Unterschrift Wehrführer

844 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Groß Steinrade

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	5.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	6.900,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	300,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	100,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	150,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	2.550,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	11.950,00 €		8-15	Gesamtausgaben	11.950,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	22.310,25 €
Entnahme	2.550,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	19.760,25 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 28.02.25

.....

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck - Innenstadt

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	11.700,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	15.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	800,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	600,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	16.700,00 €		8-15	Gesamtausgaben	16.700,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	11.034,88 €
Entnahme	500,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	10.534,88 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 15.02.2025

Unterschrift Wehrführer

845 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Israelsdorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	19.400,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	28.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	700,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.600,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.800,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.800,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.400,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	5.000,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	35.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	35.000,00 €	

© Ludwig Fink - Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	9.611,79 €
Entnahme	5.000,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	4.611,79 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

i.V. 11.02.2025

846 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen und Kameradschaftskassen der Freiwilligen Feuerwehr Ivendorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	600,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	500,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	300,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	300,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	150,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.250,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.600,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	2.850,00 €		8-15	Gesamtausgaben	2.850,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	2.641,39 €
Entnahme	2.850,00 €
Zuführung	2.850,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	2.641,39 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 24.01.25

Unterschrift Wehrführer

847 von 1422 in Zusammenstellung

848 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Kronsforde

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	3.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	5.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	
5	Sonstige Einnahmen	2.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	10.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	10.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	23.007,49 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	23.007,49 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

TOP 5.12

849 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Krummesse

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	4.250,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	9.450,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	750,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	850,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	300,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	600,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	6.100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	3.150,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	3.350,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	15.250,00 €		8-15	Gesamtausgaben	15.250,00 €	

© Ludwig Fink: Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	6.748,43 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	6.748,43 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 14.02.2025

Freiwillige Feuerwehr Krummesse

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Kücknitz

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	10.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	15.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	10.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	15.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	15.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	2.500,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	37.500,00 €		8-15	Gesamtausgaben	37.500,00 €	

© Ludwig Falk, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	11.198,14 €
Entnahme	- €
Zuführung	2.500,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	13.698,14 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 31.01.2025

850 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Moisling

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	6.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	700,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	700,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	8.900,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	8.900,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	900,00 €		13	Sonstige Ausgaben	900,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	20.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	20.000,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	30.044,17 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	30.044,17 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 16.2.2025

[illegible] Wehmeyer

851 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

852 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Moorgarten (FF15)

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	400,00 €	Beitrag	8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	250,00 €	Förderer	9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	150,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	4.000,00 €	Grillfest	10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.500,00 €	Skat,Grillfest
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	6.650,00 €		8-15	Gesamtausgaben	4.350,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	23.500,00 €
Entnahme	- €
Zuführung	2.300,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	25.800,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

10.01.2025

TOP 5.12

853 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Niendorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.500,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	200,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde			14	Auszahlungen an die Gemeinde		
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	100,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	4.800,00 €		8-15	Gesamtausgaben	4.800,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	6.010,00 €
Entnahme	- €
Zuführung	100,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	6.110,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Vorsitzender

TOP 5.12

854 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Padelügge-Buntkuh

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.900,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.200,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	400,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	- €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	
5	Sonstige Einnahmen	1.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.400,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	9.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	9.000,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	15.170,55 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	15.170,55 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 14.09.2025

.....

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Priwall

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	9.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	9.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	2.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	5.000,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	22.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	22.000,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	20.787,65 €
Entnahme	- €
Zuführung	5.000,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	25.787,65 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 28.03.2026

Unterschrift Wehrführer

855 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Schlutup

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	22.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	25.400,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	200,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	200,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	30.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	30.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	13.539,07 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	13.539,07 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Wehrführer 21.02.25

856 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Schönböcken

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	2.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	3.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	200,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.800,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	600,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	3.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	300,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	8.700,00 €		8-15	Gesamtausgaben	8.700,00 €	

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	5.708,59 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	5.708,59 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

21.02.2025

Freiwillige Feuerwehr Schönböcken
der Hansestadt Lübeck
Der Ortswehrführer

857 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Siems

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	4.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	7.100,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	550,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	25.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	14.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	400,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	600,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	9.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	5.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	22.950,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	48.600,00 €		8-15	Gesamtausgaben	48.600,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	10.322,35 €
Entnahme	- €
Zuführung	22.950,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	33.272,35 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 14.02.2025

.....

Wehrführer Florian Schuster

858 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Travemünde

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	4.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	2.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	3.500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	4.500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	17.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	17.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	26.770,56 €
Entnahme	4.500,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	22.270,56 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 17.01.2025

Unterschrift Wehrführer

Freiwillige Feuerwehr Travemünde
der Hansestadt Lübeck
Der Ortswehrführer

859 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

860 von 1422 in Zusammenstellung

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Vorwerk

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2026

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	3.900,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	5.100,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	400,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	600,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	
5	Sonstige Einnahmen	400,00 €		13	Sonstige Ausgaben	400,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	400,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	8.400,00 €		8-15	Gesamtausgaben	8.400,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	9.301,81 €
Entnahme	- €
Zuführung	400,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	9.701,81 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Wehrführer

TOP 5.12

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Wulfsdorf-Vorrade

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2026**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	8.300,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	9.400,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	5.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	2.100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	2.100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.300,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.800,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	800,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.800,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	2.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	2.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	23.600,00 €		8-15	Gesamtausgaben	23.600,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2026	11.452,83 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2026	11.452,83 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 31.01.2025

.....

861 von 1422 in Zusammenstellung

TOP 5.12

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

872 von 1422 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.

► ***Nr. VO/2025/14447-03***
öffentlich

Lübeck, 20.11.2025

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

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

AM Christopher Lötsch (CDU), AM Dr. Axel Flasbarth (BÜ90/DIE GRÜNEN), AM Torsten Fürther (FDP): ÄA zu - Bewerbung beim Projekt Meeresschutzstädte

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
25.11.2025	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
Der Beschlussvorschlag wird folgendermaßen geändert und ergänzt:

Punkt 1 wird ersetzt durch:
Die Bürgerschaft beschließt, dass Lübeck unter Berücksichtigung der touristischen Belange, der wassersportlichen Nutzung und des Hafens zur Meeresschutzstadt wird und eine Bewerbung in Form eines Letter of Intent beim Projekt „Meeresschutzstadt“ einreicht.

Neuer Punkt 3:
Bei der Zuordnung zur Klimaleitstelle als Headoffice ist sicherzustellen, dass keine Doppelstrukturen aufgebaut werden.

Im Rahmen der Meeresschutzstadt soll eine Fokussierung auf Maßnahmen stattfinden, die direkt zur Verbesserung des Meeresschutzes beitragen.

Neuer Punkt 4:
Die Einzelmaßnahmen sind im USO vorzustellen und dort abschließend zu beschließen.

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

Begründung:

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2025/14437-01-01
öffentlich

Lübeck, 03.11.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.820 - Stadtwald

Bearbeitung: Hannes Napp (E-Mail: hannes.napp@luebeck.de Telefon: 122-7711)

380/110 KV-Überlandleitung - TenneT

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird unter Aufhebung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 24.07.2025 (VO/2025/14437-01) beauftragt, sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der 380/110 KV Elbe-Lübeck-Höchstspannungsleitung für die Überspannung als vorzuziehende Variante des davon betroffenen Lübecker Stadtwalds (sog. „Bartelsholz“) im Vergleich zur geplanten Durchschneidung einzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Stadtplanung	Zustimmend
Archäologie und Denkmalschutz	Zustimmend
Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmend
Liegenschaften	Zustimmend
Recht	Keine rechtl. Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Ja (Anlage 1)
	[X]	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ]	Nein
	[X]	Ja – Begründung: Erhalt eines ökologisch wertvollen Waldgebietes als CO2 Speicher, Naherholungsgebiet und Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Im Zuge des noch andauernden Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der 380/110 KV-Höchstspannungs-Freileitung Sahms-Lübeck West (s. auch Anlage Nr. 84 zu § 1 Abs. 1 Bundesbedarfsplangesetz) hat die Hansestadt Lübeck gegenüber den Vorhabensträgern (TenneT TSO GmbH und Infrastrukturgesellschaft Nord GmbH) insbesondere zu deren favorisierten Leitungskorridor, der durch einen Bereich des im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehenden Lübecker Stadtwalds (sog. „Bartelsholz“; diese Planung sieht die Rodung von 10 ha Wald und eine dauerhafte Höhenbegrenzung der Vegetation auf der Trassenlinie vor) führen soll, umfangreich Stellung genommen: Hierbei wurde seitens der Hansestadt Lübeck stets die Durchschneidung abgelehnt und zunächst auf die nördliche Umgehung der Waldfläche über landwirtschaftlich genutzte Flächen von Privateigentümern als den Wald weniger beeinträchtigende Lösung hingewirkt (so auch der Bürgerschaftsbeschluss vom 24.07.2025).

Sollte diese Nordumgehung nicht möglich sein, wurde seitens der Hansestadt Lübeck (Stadtwald) die Prüfung einer Waldüberspannung mittels höherer Masten gefordert. Die interne Bewertung hat u. a. auch ergeben, dass dadurch die Sichtachsen nicht beeinträchtigt werden.

Am 16.09.2025 gab es zu der ergänzenden Stellungnahme der Hansestadt einen Abstimmungstermin mit den Vorhabenträgern sowie eine schriftliche Erwiderung vom 21.10.2025. Aus der Abstimmung und der Erwiderung wird deutlich, dass die Vorhabensträger die Nordumgehung aus den folgenden Gründen nicht in einen Änderungsantrag zum Planfeststellungsverfahren einbringen werden:

1. Die Nordumgehung sei zwar kürzer, aber weniger gradlinig. Der erforderliche zusätzliche Einsatz von Winkel- und Tragmasten führte bereits beim Mastmaterial und der Gründung zu einem technischen Mehraufwand in einer Größenordnung von ca. 1,84 Mio. Euro.
2. Die Nordumgehung hat eigentumsrechtlich zur Folge, dass anstelle von öffentlichem Eigentum nun vorrangig diverse private Fläche betroffen wären.

Auch die Waldüberspannung sehen die Vorhabenträger als nicht wirtschaftlich (die höheren Masten wären ca. 1,29 Mio. teurer) und daher gegenüber der Durchschneidungsplanung als nicht vorzugswürdig an.

Die Vorhabenträger würden die Überspannungsvariante jedoch unter der Voraussetzung der Zustimmung der Hansestadt Lübeck in eine Änderung des Planfeststellungsverfahrens ein-

bringen. Dies wird damit begründet, dass mit der Zustimmung der Eigentümerin der Aspekt der eigentumsrechtlichen Belange besonders gewürdigt werden könnte. Sollte die Hansestadt Lübeck der Waldüberspannung nicht zustimmen, würde wohl wieder die ursprüngliche Planung der vollständigen Durchschneidung verfolgt.

Für die Hansestadt Lübeck eröffnen sich somit zwei Möglichkeiten:

Variante 1:

Die Hansestadt fordert die Nordumgehung des Bartelsholzes, bleibt bei dem Bürgerschaftsbeschluss vom 24.07.2025 und stimmt einer Waldüberspannung nicht zu.

Voraussichtliche/mögliche Konsequenzen:

Es besteht das sehr erhebliche Risiko, dass bei einer weiteren Forderung der Nordumgehung und bei Ablehnung der Überspannung die Vorhabenträger die Durchschneidungsvariante weiterverfolgen und auch die Planfeststellungsbehörde diese genehmigt wird. Nach dem für dieses Projekt u. a. einschlägigen Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) genießen Waldflächen keinen hohen Stellenwert. Die Belange der Wirtschaftlichkeit oder des Privateigentums hat der Gesetzgeber für die Abwägung grds. höher gewichtet (s. insbesondere § 43 Abs. 3 c und § 43 m EnWG).

Es stünde der Hansestadt Lübeck gegen den Planfeststellungsbeschluss grds. der Klageweg offen.

Variante 2:

Die Hansestadt Lübeck stimmt der Überspannung des Bartelsholzes zu und nimmt Abstand von der ursprünglich geforderten Nordumgehung.

Voraussichtliche/mögliche Konsequenzen:

Die Vorhabensträger werden aufgrund der Zustimmung der Hansestadt Lübeck die Berücksichtigung der Eigentumsbelange gegenüber der Wirtschaftlichkeit höher gewichten und die Überspannung in einen Änderungsantrag zum Planfeststellungsverfahren einbringen. Das Bartelsholz würde voraussichtlich mit bis zu 36 m höheren Masten überspannt werden (statt 49 m wären die Masten 85 m hoch). Temporär müssten für Baustelleneinrichtungen und Zufahrten ca. 5 ha Wald gerodet werden, diese könnten im Anschluss der Baumaßnahmen allerdings größtenteils wieder Wald werden (mit Baumhöhen mit bis zu 35 Metern). Dauerhaft versiegelt wären lediglich die drei Maststandorte im Wald, die auch im Fall einer Rodung der Gesamttrasse errichtet werden müssten, hier ist von einer Inanspruchnahme von ca. 1.000 m² auszugehen. Demnach könnte durch die Überspannung der Eingriff in den Wald deutlich minimiert werden.

Eine Klage der Hansestadt Lübeck gegen den Planfeststellungsbeschluss wegen dieses Aspekts wäre dann erfolglos.

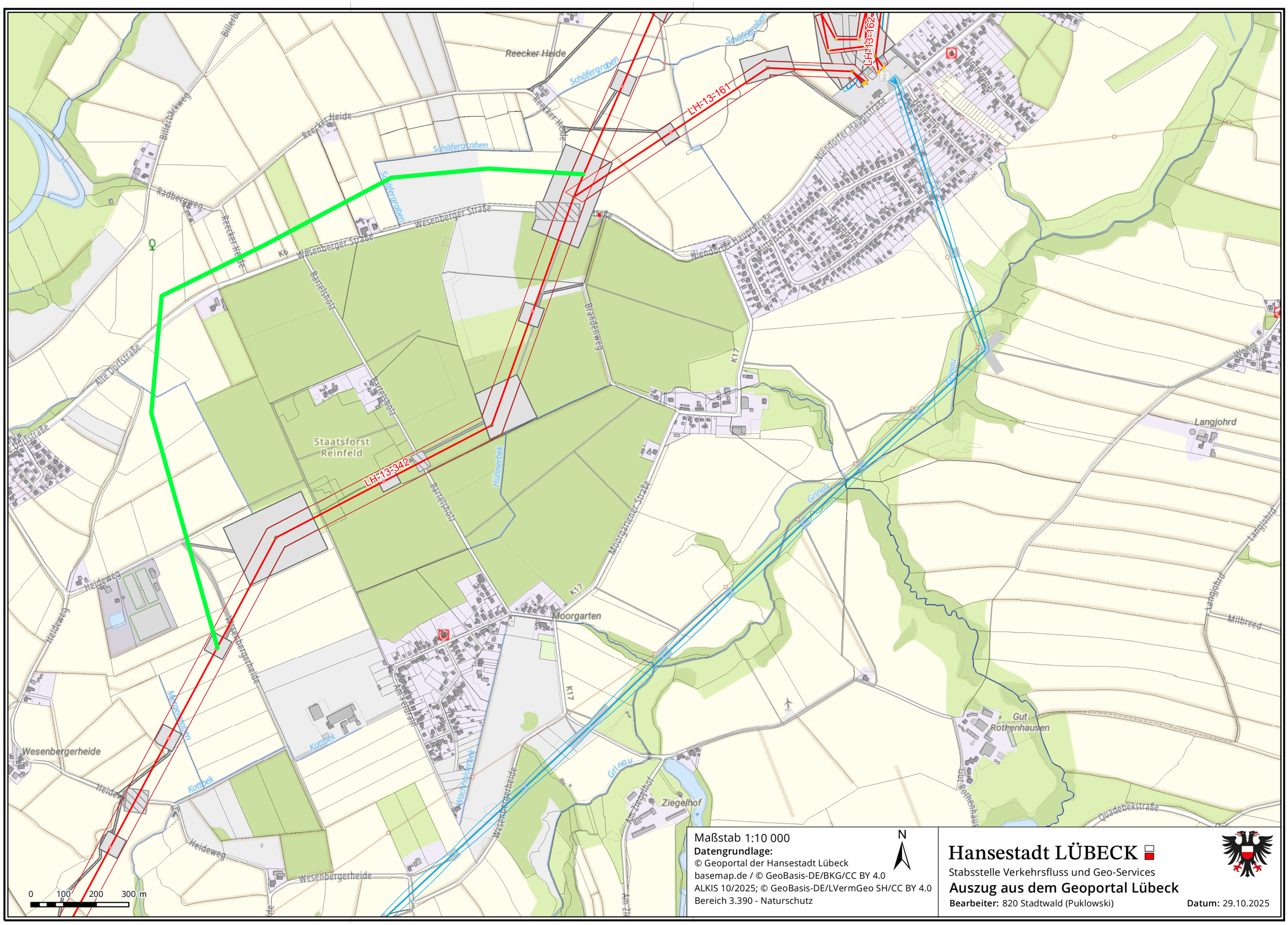
Zusammenfassung:

Es wird die Variante 2 empfohlen, da sie sehr wahrscheinlich bewirken kann, dass im Planfeststellungsbeschluss die Überspannungsvariante festgestellt wird, was einen wesentlich geringeren Eingriff in den Wald bedeuten würde. Der Bürgerschaftsbeschluss vom 24.07.2025 (VO/2025/14437-01) ist dazu aufzuheben.

Anlagen:

Karte mit dem geplanten Trassenverlauf und der Nordumgehung (grün).

Senator Ludger Hinsen



Maßstab 1:10 000

Datengrundlage:
© Geoportal der Hansestadt Lübeck
basemap.de / © GeoBasis-DE/BKG/CC BY 4.0
ALKIS 10/2025; © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0
Bereich 3.390 - Naturschutz

N

Hansestadt LÜBECK
Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services
Auszug aus dem Geoportal Lübeck
Bearbeiter: 820 Stadtwald (Puklowski) **Datum:** 29.10.2025

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2025/14707**
öffentlich

Lübeck, 13.11.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Katja Kuhlmann (E-Mail: katja.kuhlmann@luebeck.de Telefon: 122-3519)

Überplanmäßige Bewilligung gem. § 82(1) Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für die Beschaffung von Einsatzfahrzeugen im Rettungsdienst der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Für das Haushaltsjahr 2025 wird für die Ersatzbeschaffung von Rettungsdiensteinsatzfahrzeugen gem. § 82 GO bei dem Produktsachkonto 127001.999.7831000- Rettungsdienst/ Erwerb bewegliches Anlagevermögen über 1.000 € ein Betrag in Höhe von 1.000.000,00 € überplanmäßig bewilligt. Zur Deckung wird folgender Ansatz im Haushaltsjahr 2025 reduziert:
612003.000.7852000 „ Grundstücksan- und –verkauf /Tiefbaumaßnahmen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO entfällt, da keine speziellen Belange von Kindern und Jugendlichen berührt werden.

Die Maßnahme ist:		neu
		freiwillig
	x	vorgeschrieben durch:
		Schleswig-Holstein Rettungsdienstgesetz

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	x	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Als Trägerin des Rettungsdienstes obliegt der Hansestadt Lübeck nach § 4 des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG) die bedarfsgerechte, flächendeckende, gleichmäßige und dem Stand der Medizin und Technik entsprechende Sicherstellung des Rettungsdienstes. Das beinhaltet auch eine ausreichende Ausstattung mit Einsatzfahrzeugen und -geräten. Die kalkulatorischen Kosten (Abschreibung und Verzinsung) sämtlicher Fahrzeuge und Geräte fließen vollständig in die Entgelte für den Rettungsdienst ein. Dadurch findet über die Entgelterhebung eine Refinanzierung seitens der Kostenträger statt.

Der Hauptausschuß hat in den Sitzungen vom 30.04.2024 und 25.02.2025 mit den Beschlußvorlagen VO 2024/12798 und VO 2025/13871 die Beschaffung von jeweils 4 Krankentransportwagen freigegeben. Die entsprechende Beauftragung der Fahrzeuge ist erfolgt.

Aufgrund einer erforderlichen außerplanmäßigen Bewilligung wurden im Laufe des Jahres 2025 investive Mittel im Bereich Haushalt und Steuerung benötigt. Der Bereich Feuerwehr konnte aufgrund der nicht kalkulierbaren Lieferzeiten im Sonderfahrzeugbau – hier insbesondere Rettungsdienstfahrzeuge investive Mittel in Höhe von 1 Mio. EURO vom Produktsachkonto 127001.999.7831000 zur Verfügung stellen.
Zwischenzeitlich steht nun der Auslieferungszeitpunkt für die beauftragten 8 Krankentransportwagen nun doch noch im Haushaltjahr 2025- insbesondere für die 48.KW fest, so dass nach erfolgter Abnahme der unmittelbare Mittelabfluss nun doch noch für das Haushaltsjahr 2025 erfolgen wird. Zur Deckung der Beschaffungskosten der 8 Krankentransportwagen werden Haushaltsmittel in Höhe von 1 Mio. benötigt.

Die Deckung kann aus dem Ansatz 612003.000.7852000 „Grundstücksan- und – verkauf/Tiefbaumaßnahmen erfolgen. Der Mittelverbrauch für die Erschließungsmaßnahme in der Schlutuper Straße/Lauerhofer Feld verläuft unterjährig nicht linear, sondern ist abhängig von der jeweiligen Rechnungsstellung. Nach Rückmeldung des Projektsteuerungsbüros werden die Kosten in 2025 voraussichtlich rd. 1 Mio. Euro niedriger ausfallen, da eingeplante Puffer aufgrund des Baufortschrittes in Teilbereichen herausgenommen bzw. deutlich reduziert werden konnten.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14547
öffentlich

Lübeck, 11.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.403 - Volkshochschule

Bearbeitung: Thomas Hermenau (E-Mail: thomas.hermenau@luebeck.de Telefon: 122 - 4020)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung für Deutsch-Intensivkurse für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1 in Höhe von 71.350,60 Euro.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.11.2025	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 71.350,60 Euro für die Durchführung von Deutsch-Intensivkursen für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1 wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Besondere Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐ Nein
☐ Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Entsprechend der in den Jahren 2016 bis 2023 im Rahmen des Konzepts „Deutsch für alle" durch die Possehl-Stiftung geförderten und durch die VHS Lübeck durchgeführten Deutsch-Intensivkurse soll einem bestimmten Personenkreis die Teilnahme von 200 Wiederholungsstunden zur gründlichen Vorbereitung auf das Erreichen eines qualifizierteren Sprachniveaus ermöglicht werden. Insgesamt sollen zunächst vier Kurse à 200 Unterrichtseinheiten (je 45 Minuten) durchgeführt werden.

Seit dem 01.01.2025 können nur noch Personen zur Wiederholung von maximal 300 Unterrichtseinheiten im Integrationskurs zugelassen werden, die an einem Alphabetisierungskurs teilgenommen und nach Ausschöpfung des individuellen Stundenkontingents im Sprachkurs (in der Regel 900 Stunden) im Sprachtest „Deutschtest für Zuwanderer" (DTZ) das Sprachniveau B1 nicht erreicht haben.
Personen, die eine andere Kursart als den Alphabetisierungskurs (z.B. einen Integrationskurs mit i.d.R. 600 Stunden) absolviert und nach Ausschöpfen ihres Stundenkontingents das Niveau B1 nicht erreicht haben, können nur noch im Rahmen der berufsbezogenen Deutschsprachförderung nach der Verordnung über die berufsbezogene Deutschsprachförderung (DeuFöV) gefördert werden. Eine Wiederholerzulassung für den Integrationskurs ist in diesem Fall nicht mehr möglich. Die Berufssprachkurse (BSK) stehen grundsätzlich auch Teilnehmenden am Alphabetisierungskurs offen, die nach Ausschöpfen der Wiederholungsstunden das Niveau B1 ebenfalls nicht erreicht haben.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage für das Jahr 2025 haben das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und das Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) vereinbart, sich vorerst auf das Kerngeschäft der Berufssprachkurse (B2-Kurse, arbeitsplatzorientierte Kurse, Job-BSK, Anerkennungskurse, Azubi-BSK, Frühpädagogik) zu konzentrieren - keine Förderung u.a. für Berufssprachkurse mit Ziel A2 oder B1.

Durch die Förderung der Possehl-Stiftung können Teilnehmende, die den angestrebten Abschluss/ das angestrebte Sprachzertifikat nach Ausschöpfung des vom BAMF bewilligten Stundenkontingents nicht erreicht haben, dieses Ziel mit Hilfe weiteren qualifizierten Sprachunterrichts doch noch erreichen. Der dann doch noch erreichte Nachweis deutscher Sprachkenntnisse kann im Folgenden verbesserte Chancen auf dem regionalen Arbeitsmarkt bieten oder auch die Grundlage für eine weiterführende berufliche Qualifikation darstellen. Darüber hinaus bilden gute deutsche Sprachkenntnisse die Grundlage für Bildungserfolg und gesellschaftliche Teilhabe.

Voraussetzungen für die Teilnahme sind der Nachweis über den Besuch eines Alphabetisierungs- oder Integrationskurses und Ausschöpfung des vom BAMF bewilligten Stundenkontingents. Zudem ist die Vorlage des bisher erreichten Abschlussergebnisses bzw. die Teilnahme an einem Einstufungstest erforderlich, sowie ein persönliches Aufnahmegespräch und die schriftliche Vertragsvereinbarung.

Spätestens nach den vorgesehenen vier Kursen erfolgt die Evaluation und Neubewertung der Bedarfslage unter Berücksichtigung des dann aktuellen Bundeshaushalts und weiterer gesetzlicher Gegebenheiten (BAMF-Vorgaben).

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 71.350,60 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2025 einen Gesamtwert von 566.350,60 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 71.350,60 Euro zuständig.

Anlagen:
Bewilligungsschreiben der Possehl-Stiftung

Senatorin Monika Frank

Förderkennzeichen: B_1361

Possehl-Stiftung • Beckergrube 38 – 52 • 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck, Fachbereich 4 - Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Schildstraße 12
23552 Lübeck

Datum: 04.07.2025

Antrag „Deutsch-Intensivkurse für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1. Projektdauer: 16. Juni 2025 bis 30. Januar 2026.“ (B_1361)

Sehr geehrte Frau Senatorin Frank,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung folgenden Beschluss gefasst hat:

Förderung des Antrags "Deutsch-Intensivkurse für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1" in Höhe von € 71.350,60.

Die Details zum Mittelabruf / Verwendungsnachweis entnehmen Sie bitte der Anlage bzw. dem Förderportal.

Wir wünschen alles Gute und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Wolfgang Sandberger
Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

Birgit Reichel
Stellv. Vorsitzende des Stiftungsvorstandes

(Dieses Dokument wurde maschinell erstellt)

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Anlagen zum Antrag „Deutsch-Intensivkurse für Wiederholende mit Ziel A2-B1/B1. Projektdauer: 16. Juni 2025 bis 30. Januar 2026.“ (B_1361)

1. Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten.

2. Wir bitten zu beachten:
Änderungen in der Kosten-/Finanzierungsaufstellung müssen umgehend mitgeteilt werden. Bei Abweichungen behält sich der Stiftungsvorstand vor, den Zuwendungsbetrag prozentual zu reduzieren. Die ursprünglich beantragte Förderquote sollte weitestgehend eingehalten werden.

3. Für den Mittelabruf öffnen Sie die entsprechende Zuwendung im Förderportal unter https://www.possehl-stiftung.de. Eine Liste aller bewilligten Zuwendungen erreichen Sie über die Kachel Alle Zuwendungen auf der Startseite. Mittelabrufe können unter der Rubrik Mittelabrufe & Verwendungsnachweise der Zuwendung erstellt werden.

4. Wir weisen darauf hin, dass zunächst maximal 90 % der Bewilligungssumme zur Auszahlung kommt. Nach Vorlage und positiver Prüfung des abschließenden Verwendungsnachweises können die verbleibenden 10 % des Förderbetrags abgerufen werden. Bitte verwenden Sie vorrangig die erste Option Mittelabruf. Der Verwendungsnachweis kann erst dann erfolgen, wenn Ihnen alle Belege bzw. eine abschließende Abrechnung (Belegersatz) vorliegen und entsprechend hochgeladen werden können. Sie können auch sofort einen Verwendungsnachweis anlegen und damit eine 100%ige Auszahlung erbitten, soweit Ihnen eine Abrechnung bzw. Belege vorliegen.

5. Der bewilligte Betrag steht längstens für 18 Monate ab Bewilligungsdatum zur Verfügung. Vor Ablauf des Bewilligungszeitraums kann schriftlich eine Verlängerung beantragt werden. Sollte die Maßnahme bis dahin nicht realisiert sein, ist ggf. ein erneuter Antrag (unter Anführung der Gründe für die bisherige Nichtinanspruchnahme) einzureichen. Nicht abgerufene Mittel werden dem Verfügungsfonds ohne vorherige Mitteilung wieder zugeführt.

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14621
öffentlich

Lübeck, 01.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Laura Hönsch (E-Mail: laura.hoensch@luebeck.de Telefon: 122-4072)

Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung über 1.210.000,00 Euro zugunsten des Lübecker Bildungsfonds für das Haushaltsjahr 2025

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.11.2025	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Spende der Possehl-Stiftung für das Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 1.210.000,00 Euro zugunsten des Lübecker Bildungsfonds wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)

	☐ Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☒ Nein ☐ Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Der Lübecker Bildungsfonds existiert seit 2009 und wird zu einem sehr großen Teil aus Mitteln der Lübecker Stiftungen gespeist. Der Verbund der Lübecker Stiftungen hat für die Zeit ab 2014 neben den staatlichen Quellen des Bildungs- und Teilhabepaketes eine finanzielle Beteiligung in erheblicher Höhe in Aussicht gestellt. Hierzu trägt die Possehl-Stiftung im Haushaltsjahr 2025 mit einem Betrag von 1.210.000,00 Euro bei. Dies hat sie der Hansestadt Lübeck mit Schreiben vom 24. September 2025 mitgeteilt.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 1.210.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2025 einen Gesamtwert von 1.851.350,60 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 1.210.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Zusage Possehl-Stiftung 2025

Senatorin Monika Frank

Förderkennzeichen: E1_1572

Possehl-Stiftung • Beckergrube 38 – 52 • 23552 Lübeck
Hansestadt Lübeck - Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck

Datum: 24.09.2025

Antrag „Lübecker Bildungsfonds 2025“ (E1_1572)

Sehr geehrte Frau Senatorin Frank,

wir freuen uns Ihnen mitteilen zu können, dass der Stiftungsvorstand der Possehl-Stiftung in seiner letzten Sitzung folgenden Beschluss gefasst hat:

Förderung des "Bildungsfonds 2025" in Höhe von € 1.210.000,00.

Die Details zum Mittelabruf / Verwendungsnachweis entnehmen Sie bitte der Anlage bzw. dem Förderportal.

Wir wünschen alles Gute und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Wolfgang Sandberger
Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

Birgit Reichel
Stellv. Vorsitzende des Stiftungsvorstandes

(Dieses Dokument wurde maschinell erstellt)

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Anlagen zum Antrag „Lübecker Bildungsfonds 2025“ (E1_1572)

1. Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten.

2. Wir bitten zu beachten:
Änderungen in der Kosten-/Finanzierungsaufstellung müssen umgehend mitgeteilt werden. Bei Abweichungen behält sich der Stiftungsvorstand vor, den Zuwendungsbetrag prozentual zu reduzieren. Die ursprünglich beantragte Förderquote sollte weitestgehend eingehalten werden.

3. Für den Mittelabruf öffnen Sie die entsprechende Zuwendung im Förderportal unter https://www.possehl-stiftung.de. Eine Liste aller bewilligten Zuwendungen erreichen Sie über die Kachel Alle Zuwendungen auf der Startseite. Mittelabrufe können unter der Rubrik Mittelabrufe & Verwendungsnachweise der Zuwendung erstellt werden.

4. Wir weisen darauf hin, dass zunächst maximal 90 % der Bewilligungssumme zur Auszahlung kommt. Nach Vorlage und positiver Prüfung des abschließenden Verwendungsnachweises können die verbleibenden 10 % des Förderbetrags abgerufen werden. Bitte verwenden Sie vorrangig die erste Option Mittelabruf. Der Verwendungsnachweis kann erst dann erfolgen, wenn Ihnen alle Belege bzw. eine abschließende Abrechnung (Belegersatz) vorliegen und entsprechend hochgeladen werden können. Sie können auch sofort einen Verwendungsnachweis anlegen und damit eine 100%ige Auszahlung erbitten, soweit Ihnen eine Abrechnung bzw. Belege vorliegen.

5. Der bewilligte Betrag steht längstens für 18 Monate ab Bewilligungsdatum zur Verfügung. Vor Ablauf des Bewilligungszeitraums kann schriftlich eine Verlängerung beantragt werden. Sollte die Maßnahme bis dahin nicht realisiert sein, ist ggf. ein erneuter Antrag (unter Anführung der Gründe für die bisherige Nichtinanspruchnahme) einzureichen. Nicht abgerufene Mittel werden dem Verfügungsfonds ohne vorherige Mitteilung wieder zugeführt.

Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13529-02
öffentlich

Lübeck, 24.11.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.525 - Lübecker Schwimmbäder

Bearbeitung: Holger Bockelmann (E-Mail: holger.bockelmann@luebeck.de Telefon: 122 - 4702)

Austauschvorlage zu VO/2025/13529-01 Überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gem. § 82 Abs.1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für das Produkt Lübecker Schwimmbäder

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Beschlussvorschlag:
Im nachfolgendem Produktsachkonto werden **im Haushaltsjahr 2025** gem. § 82 Abs.1 GO folgende zusätzliche Haushaltsmittel bereitgestellt:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Betrag
424002 000 5315000	Lübecker Schwimmbäder / Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb.Untern	1.184.485,00 €

Die Deckung erfolgt aus den nachstehenden Produktsachkonten:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Betrag
424001 000 5431007	Sportstätten / Sachverst.-, Gerichts- u.ä.Kosten	60.000,00 €
424001 000 5271000	Sportstätten / Beson. Vwaltungs-u Betriebsaufw.	140.000,00 €
315501 000 4481000	Soz. Einr. für Aussiedler und Ausländer / Erträge aus Kostenerst. Land	984.485,00 €

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
4.040 Fachbereichscontrolling	Zustimmung
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:		Ja
	x	Nein- Begründung:
		Belange von Jugendlichen und Kindern sind nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:		Neu
		Freiwillig
	x	vorgeschrieben durch:
		§ 82 Abs.1 Gemeindeordnung SH

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (keine)
		Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

In der vorliegenden Austauschvorlage zur VO/2025/13529-01 „Überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gem. § 82 Abs.1 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein für das Produkt Lübecker Schwimmbäder“ wird in Folge der veränderten Ertragssituation bei den Allgemeinen Deckungsmitteln die Position der Deckung hiermit vom Produktsachkonto 611001 000 4051000 Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen / Familienleistungsausgleich auf 315501 000 4481000 Soz. Einr. für Aussiedler und Ausländer / Erträge aus Kostenerst. Land ausgetauscht.

Im Wirtschaftsplan 2025 der Hansestadt Lübeck wurde ein Jahresergebnis der Lübecker Schwimmbäder in Höhe von 5.339.000 € veranschlagt, der über den Verlustausgleich der Hansestadt Lübeck abgeführt wird. Im Rahmen der Quartalsberichterstattung hat sich im 3. Quartal ergeben, dass der Betrag den prognostizierten Fehlbetrag nicht abdeckt und ein zusätzlicher Zuschussbedarf in Höhe von 1.184.485 € erforderlich ist.

Die Hauptursache für die Abweichungen vom Planansatz sind Mehraufwendungen bei den betrieblichen Aufwendungen, insbesondere bei den Materialkosten und den Abschreibungen.
Zum 1. Quartal 2025 lag noch keine endgültige Hochrechnung der Abschreibungen vor. Für die Erstellung des 2. Quartalsberichtes 2025 stand lediglich eine vorläufige Abrechnung der Sanierungsmaßnahmen im Sportbad zur Verfügung, die noch nicht alle Abschreibungen vollständig berücksichtigte. Eine endgültige Abrechnung erfolgte erst im Rahmen der Vorbereitungen des Jahresabschlusses.

Im September 2025 wurden Verträge über den Verkauf des technischen Gewässers an die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) unterzeichnet, was zu einem Anlagenabgang führte und eine

Abschreibungswirkung von 535 T€ nach sich zog. Das technische Gewässer befindet sich direkt am Sportbad und musste im Zuge der Sanierungsarbeiten des Sportbades in Stand gesetzt werden. Da in das Regenrückhaltebecken auch weitere Anlieger und die Straßenflächen entwässern, sind für die Unterhaltung die Entsorgungsbetriebe Lübeck zuständig. Zum Zeitpunkt der Planerstellung war der Verkauf des technischen Gewässers nicht valide, sodass die Übertragung an die EBL im Wirtschaftsplan 2025 nicht berücksichtigt wurde.

Der gestiegene Materialaufwand resultiert hauptsächlich aus höheren Energierechnungen sowie aus Aufwendungen für Fremdleistungen. Die Inanspruchnahme eines externen Dienstleisters zur Sicherstellung des Badebetriebs führte zu zusätzlichen, unvorhergesehenen Kosten. Weitere Kosten entstanden durch die neu vergebenen Reinigungsdienstleistungen sowie durch Wartungsarbeiten im Sportbad. Diese umfassten unter anderem Arbeiten an den Edelstahl- und Kursbecken mit Hubboden sowie an den Lüftungs- und Wasseraufbereitungsanlagen. Zusätzlich führten gestiegene Materialkosten für Instandhaltungsmaßnahmen und erforderliche Wasseruntersuchungen zu einer weiteren Kostensteigerung.

Insgesamt liegt der Mehraufwand bei den betrieblichen Aufwendungen, insbesondere beim Materialaufwand und Abschreibungskosten, bei insgesamt 1.793.000 € und wird teilweise durch niedrigere Personal- und Zinsaufwendungen kompensiert, woraus sich ein zusätzlicher Zuschussbedarf in Höhe von 1.184.485 € ergibt.

Die Dringlichkeit dieses Beschlusses ergibt sich daraus, dass der finale erhöhte Zuschussbedarf vorher nicht valide ermittelbar war und die überplanmäßige Bewilligung im Haushaltsjahr 2025 beschlossen werden muss.

.
Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14057
öffentlich

Lübeck, 29.08.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Nina Maaß (E-Mail: nina.maass@luebeck.de Telefon: 122 - 6124)

Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck 2025

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.10.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
07.10.2025	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.10.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft nimmt das Kleingartenentwicklungskonzept 2025 zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister,

1. die im Kleingartenkonzept dargestellten Flächenkonzepte für die (Teil-)Umnutzung der Anlagen im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans bauleitplanerisch umzusetzen.
2. die im Kleingartenkonzept aufgeführten Potenzialflächen zur Neuanlage von Kleingärten im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans bauleitplanerisch umzusetzen.
3. den Kreisverband bei der Einrichtung einer Stelle für eine Bürokraft zu unterstützen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmend
3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz	Zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:		neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:		Ja
	X	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:
Anlass für diese Beschlussvorlage ist zum einen, dass die Hansestadt Lübeck Erkenntnisse darüber erlangen möchte, welche Kleingartenanlagen zukunftsfähig sind (und das sind die weitaus meisten), aber auch, wo die Perspektiven langfristig eher negativ sind. Dass in den letzten Jahren aufgrund hoher Leerstände immer wieder Kleingartenanlagen aus der Nutzung genommen werden mussten, unterstreicht die Erfordernis eines Konzeptes. Aus Sicht der Verwaltung sollten für problematische Flächen rechtzeitig auch Umnutzungsperspektiven entwickelt werden. Dieses Konzept stellt somit auch eine Zuarbeit zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans dar, der diese Umnutzungsperspektiven planerisch vorbereiten kann. Für das vom Land geförderte städtische Flächenmanagement ist die Beschäftigung mit Kleingärten sinnvoll, da sie – sofern eine Umnutzung zu empfehlen ist – einen wertvollen Beitrag zur Innenentwicklung leisten können. Nicht nur als potenzielle Bauflächen, sondern auch für die Aufwertung innerstädtischer Grünräume und die Anpassung des Siedlungsgebietes an den Klimawandel.

Zur Akzeptanz der Vorlage ist es wichtig, anzuerkennen, dass einige (Teil-)Flächen der Lübecker Kleingartenanlagen schlicht nicht als solche geeignet sind, wodurch auch die Kleingartenvereine in Schieflage geraten können. Das Konzept soll das Kleingartenwesen in Lübeck daher stärken und ist inhaltlich mit dem Gemeinnützigen Kreisverband Lübeck der Gartenfreunde e.V. abgestimmt. Zudem wurden den vom Beschlusspunkt 1 betroffenen Vereinen die Ergebnisse des Konzeptes vorgestellt.

<u>Zu Beschlusspunkt 1:</u>
Kleingärten sind ein elementarer Baustein des städtischen Grüns. Sie dienen als Erholungsraum und sozialer Treffpunkt für breite Bevölkerungsgruppen, übernehmen eine wichtige Funktion im Biotopverbund und wirken als ökologische Ausgleichsräume in der Klimaanpassung – auf Quartiers- und gesamtstädtischer Ebene. Allerdings konnte im Rahmen einer langjährigen Beobachtung (Kleingartenkonzept von 2004 + Grundlagenanalyse „Kleingärten in Lübeck“ (VO/2019/08220)) festgestellt werden, dass Teile der Lübecker Kleingärten langfristig von strukturellem Leerstand betroffen sind und wahrscheinlich auch zukünftig nur eine geringe Nachfrage erfahren. Verdeutlicht wird dies durch mehrere Aufgaben von Kleingartenvereinen und Flächenrückgaben an die Hansestadt Lübeck in den vergangenen Jahren.

Auch der Gemeinnützige Kreisverband Lübeck der Gartenfreunde e.V. bestätigte die Notwendigkeit sich mit den langfristigen Perspektiven bestimmter Anlagen auseinander zu setzen, da sich die Leerstandssituation (u. a. durch die demografische Entwicklung) zuspitze und der Fortbestand einiger Vereine perspektivisch in Frage zu stellen ist. Diese ernstzunehmende Leerstandsproblematik in Lübeck wird auch im aktuellen Landtagsbericht zum Sachstand des Kleingartenwesens in Schleswig-Holstein (Drucksacke 20/2548) hervorgehoben.
Gleichzeitig ist es in Anbetracht sich weiter verschärfenden Nutzungskonkurrenzen und Flächenknappheit notwendig, strategische Entwicklungsgrundsätze und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, um das Kleingartenwesen in Lübeck einerseits langfristig zu schützen und andererseits einen nachhaltigen Umgang der städtischen Flächenentwicklung zu sichern, denn nicht benötigte Kleingartenflächen bieten Möglichkeiten für andere Nutzungen.

Neben den übergeordneten Grundsätzen zur Stärkung des Kleingartenwesens zeigt das Kleingartenkonzept auf, welche Anlagen in der Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer Standorteignung, ihres Funktionszustands sowie der Entwicklungsdynamik als Kleingartenanlage zukunftsfähig sind und welche nicht. Es veranschaulicht zudem, welche Teilflächen entsprechender Anlagen sich für eine Umnutzung eignen.

Eine langfristige (Teil-)Umnutzung eignet sich zusammengefasst für die folgenden Kleingartenanlagen:

Anlage	**Entwicklungsziel**	**Flächenanteil der Anlage für Umnutzung**	**Entwicklungsperspektive Kleingartenkonzept**
Oberes Eichholz	Teilumnutzung	34 % (2,7 ha) 16 % (1,3 ha)	Siedlungsentwicklung Natur und Erholung
Travetal	Teilumnutzung	56 % (7,5 ha)	Natur und Erholung Klimaanpassung und Bodenschutz
Lauerhofer Feld	Teilumnutzung	44 % (7 ha) 6 % (1 ha)	Siedlungsentwicklung Natur und Erholung
Herrendamm/ Herrengarten	Teilumnutzung	23 % (7 ha) 13 % (4 ha)	Natur und Erholung Erneuerbare Energien
An der Industriebahn	Umnutzung	100 % (6.000 qm)	Siedlungsentwicklung
Speckmoorstraße	Umnutzung	100 % (6 ha)	Natur und Erholung
Geniner Straße	Umnutzung	100 % (1,2 ha)	Natur und Erholung

Zu Beschlusspunkt 2:
Eine ganzheitliche Betrachtung des Kleingartenwesens in Lübeck umfasst nicht nur die Überprüfung bestehender Anlagen, sondern auch den Umgang mit Kleingartenanlagen in unterversorgten Stadtteilen und Quartieren bzw. dessen Neuschaffung.
Bei der Neuausweisung von Flächen gilt es, den räumlichen Bezug zu verdichtetem „gartenlosen“ Wohnungsbau herzustellen und, wenn möglich, diese im Zusammenhang übergeordneter Freiflächenplanung mitzudenken.
Es gilt festzuhalten, dass die Versorgungssituation mit öffentlichen Grünflächen inkl. Kleingartenanlagen je nach Stadtteil differenziert zu betrachten ist. Vor allem in St. Lorenz Nord und St. Lorenz Süd besteht die Herausforderung, ausreichend Erholungsflächen zu erhalten und zu schaffen. In dem Kapitel Prüfflächen für Neuanlagen werden Potentialräume vorgeschlagen, die deutlich unter den üblichen Größen für Kleingartenanlagen liegen (städtische Zwischenräume, Innenhöfe etc.). Es ist klar, dass hier nicht im Sinne eines typischen Dauerkleingartens nach BKleingG gedacht werden kann. Hier braucht es flexible und individuelle Lösungen urbaner Gärten, die z. B. ein nachbarschaftliches Gärtnern ermöglichen, das vorhandene Grün in Wert setzt und für die Bewohnenden nutzbar macht. Die Organisations-

formen dieser neuen Gartenformen sind je nach Initiative unterschiedlich strukturiert. Orientierung dafür geben bestehende Netzwerke, z. B. im Rahmen des Projektes „Essbare Stadt“ des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz.
Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wird geprüft, welche der vorgeschlagenen Potenzialfläche dargestellt werden können. Dabei ist die bestehende Eigentumssituation zu berücksichtigen.

Zu Beschlusspunkt 3:
2024 wurde bekannt, dass die Geschäftsstelle des Kreisverbands kurzfristig kein kaufmännisches Personal mehr haben wird, die Nachfolge nach Renteneintritt der Geschäftsstellenleitung ist ungeklärt. Hier entsteht eine personelle Lücke, die dringend geschlossen werden muss, um bürokratische Tätigkeiten und die Funktionsfähigkeit des Verpächter-Pächter-Verhältnisses sicherzustellen. Auch die Besetzung von Vorstandsposten würde sich ohne Hilfe einer Geschäftsstelle als schwierig erweisen. Die Hansestadt Lübeck nimmt jährlich ca. 800.000,00 Euro durch die Verpachtung der Kleingartenanlagen ein.
Die Hansestadt Lübeck unterstützt den Kreisverband darin, eine Personalstelle zu schaffen, die die Funktionsfähigkeit des Gemeinnützigen Kreisverbands Lübeck der Gartenfreunde e.V. als Generalpächterin der Kleingartenflächen der Hansestadt Lübeck aufrechterhält und die bisherigen Büro- und Verwaltungstätigkeiten des Kreisverbandes übernimmt. Ob hier eine finanzielle Unterstützung erforderlich ist, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Anlagen:

Anlage 1 Kleingartenkonzept Teil II Hansestadt Lübeck 2025

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck

Kleingartenkonzept Teil II

Stand 2025

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

1. Einführung 4
1.1 Anlass und Ziel des Kleingartenentwicklungskonzept Teil 2 4
1.2 Ausgangslage: Grundlagenanalyse 2019 (Kleingartenkonzept Teil 1) 5
1.3 Vorgehen 6
2. Kleingartenwesen in Lübeck 7
2.1 Bestandsentwicklung seit 2019 7
2.2 Akteure & Perspektiven 7
3. Fünf Grundsätze für die Kleingartenentwicklung in Lübeck 9
EXKURS: Kleingärten weiterdenken I Gute Beispiele 11
4. Entwicklungsziele und Maßnahmen 14
4.1 Erhalt der Anlagen (E1) 14
4.2 Erhalt und Inwertsetzung der Anlagen (E2) 15
4.3 Erhalt mit Umstrukturierungs- bzw. Umnutzungspotential in Teilbereichen (E3) 16
4.4 Umnutzung der Anlage (E4) 18
EXKURS: Rahmenbedingungen und Modellvorgehen für eine Bauflächenentwicklung (Bundeskleingartengesetz) 19
4.5 Prüfflächen für Neuanlagen 20
4.6 Übersicht der Anlagen & anlagenbezogene Entwicklungsziele 25
5. Anlagenbezogene Maßnahmenbündel 27
5.1 Erhalt mit Umstrukturierungspotential 28
5.1.5 Überblick Anlagen mit langfristigem Entwicklungspotential 44
5.2.1 Flächen nach Kategorie E4 46
6. Abschließende Empfehlungen 48
6.1 Umsetzung und Finanzierung von Vorhaben im Bestand 48
6.2 Bedarfsorientierte Neuanlagen 49
6.3 Organisationsstrukturen und Zusammenarbeit 50
7. Zusammenfassung & Ausblick 51
7.1 Flächenbilanz und Versorgungsgrad 51
7.2 Ausblick 52
Literaturverzeichnis 53

Abbildung 1: Entwicklungsprozess Kleingartenkonzept 6
Abbildung 2: Akteur:innenstruktur 8
Abbildung 3: Entwicklungsziele 14
Abbildung 4: Erreichbarkeitsanalyse von Kleingartenanlagen im Stadtgebiet 20
Abbildung 5: Anlagenbezogene Entwicklungsziele 26
Abbildung 6: Übersicht Entwicklungskonzept 27
Abbildung 7: Maßnahmenübersicht 27
Abbildung 8: Analyse Eichholz 28
Abbildung 9: Konzept Oberes Eichholz 30
Abbildung 10: Vorgehensstruktur Oberes Eichholz 32
Abbildung 11: Flächenbilanz Oberes Eichholz 33
Abbildung 12: Analyse Herrendamm / Herrengarten 33
Abbildung 13: Konzept Herrendamm / Herrengarten 35
Abbildung 14: Vorgehensstruktur Herrengarten/Herrendamm 36
Abbildung 15: Flächenbilanz Oberes Eichholz 36
Abbildung 16: Analyse Travetal 37
Abbildung 17: Konzept Travetal 38
Abbildung 18: Vorgehensstruktur Travetal 40
Abbildung 19: Flächenbilanz Travetal 40
Abbildung 20: Inspirationen Entwicklung Travetal 40
Abbildung 21: Analyse Lauerhof 41
Abbildung 22: Konzept Lauerhof 42
Abbildung 23: Vorgehensstruktur Lauerhof 44
Abbildung 24: Flächenbilanz Lauerhof 44
Abbildung 25: Anlagen mit langfristigem Entwicklungspotential 45
Abbildung 26: Konzept an der Industriebahn 46
Abbildung 27: Speckmoorstraße 47
Abbildung 28: Konzept Geniner Straße 48
Abbildung 29: Flächenbilanz Gesamt 51

1. Einführung

1.1 Anlass und Ziel des Kleingartenentwicklungskonzept Teil 2

Kleingärten sind ein elementarer Baustein des städtischen Grüns. Sie dienen als Erholungsraum für breite Bevölkerungsgruppen, übernehmen eine wichtige Funktion im Biotopverbund und wirken als ökologische Ausgleichsräume in der Klimaanpassung – auf Quartiers- und gesamtstädtischer Ebene. Die Grundlagenanalyse „Kleingärten in Lübeck“ von 2019 setzt sich bereits inhaltlich mit den übergeordneten Trends lokaler Gegebenheiten auseinander und empfiehlt eine Erarbeitung von anlagenorientierten Entwicklungsperspektiven. Im Zuge der Corona Pandemie (2020-2023) veränderte sich vielerorts der Stellenwert und die Nachfrage von Kleingartenanlagen. Vor allem im urbanen Raum stieg die Nachfrage deutlich an (vgl. Deutscher Bundestag 2021). Auch in Lübeck wurde das Kleingartenwesen in dieser Zeit wieder attraktiver (vgl. LN Artikel 13.03.21: Die eigene Parzelle: Kleingärten so beliebt wie nie). Diese vermeintliche Trendverschiebung veranlasste es, die zentralen Erkenntnisse von 2019 nochmal systematisch zu überprüfen.

Ferner ist es in Anbetracht sich weiter verschärfenden Nutzungskonkurrenzen und Flächenknappheit für potentielle Siedlungsentwicklungen notwendig, strategische Entwicklungsgrundsätze und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, um das Kleingartenwesen in Lübeck langfristig zu schützen und gleichzeitig einen nachhaltigen Umgang der städtischen Flächenentwicklung zu sichern.
Die Auseinandersetzung mit einer strategischen Flächenentwicklung, und damit auch mit den Flächen für Dauerkleingärten in Lübeck, wird durch den aktuell laufenden Neuaufstellungsprozess des Flächennutzungsplans (FNP) zusätzlich relevant.
Im Rahmen des Kleingartenentwicklungskonzeptes Teil 2 (KGEK), gilt es, eine Übersicht über diejenigen Anlagen zu erarbeiten, die auch im Rahmen der FNP-Neuaufstellung als “Dauerkleingarten“ planungsrechtlich zu sichern sind. Das KGEK hat dementsprechend eine Doppelfunktion. Es hat das Ziel eine akteursübergreifend abgestimmte Grundhaltung zu den Perspektiven der Kleingartenanlagen zu entwickeln und bildet die Grundlage für die konkrete Maßnahmenplanung auf lokaler Ebene.

Grundlagenbeschluss zum FNP 2022 (VO/2021/10558-08-01):

„Im FNP werden [...] 35 ha Wohnbaufläche und 250 ha Gewerbefläche (jeweils brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen und den bereits im Wartestand befindlichen Planungsvorhaben) dargestellt.“

Das KGEK knüpft dabei an den empfohlenen Handlungsschritten aus der Grundlagenanalyse 2019 an und befasst sich mit der Fragestellung wie das bestehende Flächenangebot an die Nachfrage angepasst werden kann und wie die langfristige Sicherung von Kleingartenanlagen mit einer nachhaltigen Flächenentwicklung in Lübeck in den Einklang zu bringen ist.
Im Sinne übergeordneter Grundsätze für das Kleingartenwesen werden anlagenbezogen Entwicklungsperspektiven formuliert. Zu schützende Anlagen werden identifiziert, Maßnahmen zur Qualifizierung vorgeschlagen sowie Entwicklungsperspektiven für potentiell abgängige Anlagen(bereiche) aufgezeigt.

Neben räumlichen Maßnahmen nimmt das Konzept abschließend Bezug auf organisatorisch-strukturelle Herausforderungen, die den Fortbestand des Kleingartenwesens unterstützen und die Gestaltungsmöglichkeiten der Vereine bewahren und stärken.
Dabei soll betont werden, dass die Fortentwicklung und Stärkung des Kleingartenwesens auch im KGEK vordringliche Maßgabe ist. Eine Infragestellung der Kleingartennutzung soll im FNP nur dann erfolgen, wenn der derzeitige Zustand und die Zukunftsperspektive von Kleingärten augenscheinlich negativ zu beurteilen ist.

1.2 Ausgangslage: Grundlagenanalyse 2019 (Kleingartenkonzept Teil 1)

Grundlage für die konzeptionelle Auseinandersetzung mit den städtischen Kleingartenflächen ist die 2019 fertiggestellte Grundlagenanalyse „Kleingärten in Lübeck“ (VO/2019/08220). Neben der grundlegenden Aufarbeitung rechtlicher Rahmenbedingung, dem Angebot und der Nachfrage, sowie der sozialen, städtebaulich-freiraumplanerischen und ökologischen Bedeutung wurden im Rahmen der Analyse Lübecks Kleingartenanlagen nach Standorteignung, Anlagenzustand und Entwicklungsdynamik untersucht und bewertet. Im Ergebnis konnten Zusammenhänge zwischen Anlagenzustand und Entwicklungsdynamik erkannt, sowie problematische und gut funktionierende Anlagen identifiziert werden.

Es wurde geschlussfolgert, dass die Standorteignung einen wesentlichen Ausschlag dafür gibt, ob eine Anlage funktioniert oder nicht. Bei Anlagen mit eindeutig negativen Standorteigenschaften (z.B. stadträumliche Lage, Verschattung, ÖPNV-Anbindung oder Lärm) und einer negativen Entwicklungsdynamik (vermehrt Leerstand, Vandalismus oder Pflegezustand der Anlage) wäre zu klären, ob Unterstützungsmaßnahmen angezeigt sind, ob eine Konsolidierung auf kleinerer Fläche oder ob eine langfristige Schließung sinnvoll wäre.

Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der Analyse gut funktionierende Anlagen (und diese stellen die Mehrheit dar) auch langfristig nachgefragt und in gutem Zustand verbleiben werden.

Neben diesen eindeutigen Fällen, wurden auch Anlagen erkannt, die trotz guter Standorteignung eine sehr negative Entwicklungsdynamik aufzeigen. Bei diesen Standorten muss im Einzelfall bewertet werden, welche Eingriffe ggf. für eine Attraktivitätssteigerung sorgen und welche Faktoren die Revitalisierung beeinflussen können.

Die Grundlagenanalyse bietet also eine fundierte Basis für die konkreten Maßnahmenempfehlungen, die im Rahmen dieses Entwicklungskonzepts formuliert werden.

1.3 Vorgehen

Ausgangslage für die Konzeptentwicklung bildet die Grundlagenanalyse „Kleingärten in Lübeck“ von 2019. Diejenigen Anlagen, die im Rahmen der Analyse hinsichtlich ihres Standortes, ihres Zustandes und ihrer Dynamik als überwiegend problematisch bewertet wurden, wurden im Rahmen einer Standortbegehung sowie der qualitativen Datenanalyse zur Anlage im Mai 2023 und 2024 erneut auf ihren Zustand untersucht. Ergebnisse aus geführten Gespräche mit Vertreter:innen der Kleingartenvereine sowie dem Kreisverband wurden miteinbezogen, um aktuelle Dynamiken in die Standortbewertungen und Maßnahmenentwicklung mit aufzunehmen.

Seit 2024 wird zudem das Freiraumprogramm Teil 2 der Hansestadt Lübeck bearbeitet. Die bisherigen Ergebnisse dieses Konzeptpapiers werden mit den Ansätzen für die Kleingartenentwicklung abgeglichen. Weitere grundlegende Planwerke für das Kleingartenentwicklungskonzept II ist das LEK „Erholung in Lübeck“ von 2010 sowie das städtische Klimaanpassungskonzept von 2019.

Durch den ständigen Abgleich mit den im Rahmen des FNP-Neuaufstellungsprozesses gewonnenen Erkenntnissen, konnten entsprechende Hinweise zu gesamtstädtischen Zielstellungen und Planungen im Kleingartenentwicklungskonzept berücksichtigt werden. Hilfreiche inhaltliche Anknüpfungspunkte für das KGEK bietet der Bericht „Kleingärten im Wandel“, 2019 verfasst durch den Landesverband Schleswig-Holstein der Gartenfreunde e.V. sowie das 2017 von der gleichen Autor:innenschaft verfasste „Leitbild“ für Kleingärten.

In Rahmen eines iterativen Überarbeitungsprozesses mit unterschiedlichen Fachverwaltungen (Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz, Bereich Liegenschaften, Bereich Stadtgrün und Verkehr), wurde Ende 2024 das vorliegende Konzeptpapier inhaltlich abgestimmt und 2025 der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt.

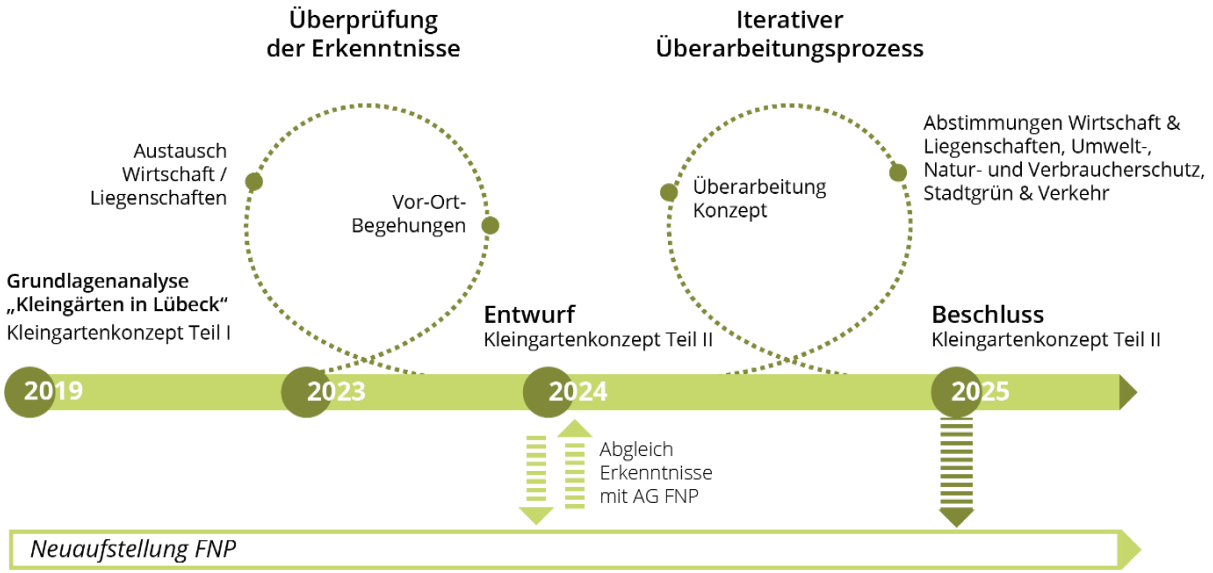


Abbildung 1: Entwicklungsprozess Kleingartenkonzept

2. Kleingartenwesen in Lübeck

2.1 Bestandsentwicklung seit 2019

Die Bedeutung städtischer Grünflächen für die Klimaanpassung sowie als Naherholungsraum ist unbestreitbar. Das Klimaanpassungskonzept und das in Arbeit befindliche Freiraumprogramm der Hansestadt Lübeck bekräftigen dies und durch die Häufung von Extremwettereignissen und Hitzeperioden wächst die Relevanz städtischer Grün- und Freiräume stetig. Gleichzeitig weckt die wachsende Nachfrage nach Wohnbau- und Gewerbeflächen zunehmend Begehrlichkeiten nach einer möglichen Umnutzung verfügbarer (städtischer) Flächen, dazu gehören auch Kleingartenflächen.

In der Grundlagenanalyse 2019 wurde festgestellt, dass Lübeck im Bundesvergleich über eine gute bis sehr gute Ausstattung mit Kleingärten verfügt: rein rechnerisch teilten sich ca. 12 Haushalte eine Parzelle. Zieht man die gartenbezogenen Wohnformen von dieser Anzahl ab (ca. 33 %) teilen sich rein rechnerisch sogar 8-9 Haushalte eine Parzelle. Zur Einordnung: die Gartenamtsleiterkonferenz, kurz GALK, gibt als Orientierung den Richtwert von 8-12 Haushalten pro Parzelle an.
Im Rahmen des KGEK wurde dieser Versorgungsgrad (Haushalte pro Parzelle) erneut berechnet. **Aktuell liegt dieser demnach bei 9-10.** Demnach herrscht im gesamtstädtischen Kontext nach wie vor – rein rechnerisch - ein Überangebot. Die Veränderungen des Versorgungsgrads resultieren aus größeren Flächenrückgaben, wie z.B. im Zuge der Umnutzung der Kleingartenanlage Buntekuh, die eine Reduktion des Parzellenbestands von etwa 750 Parzellen mit sich zog. 2024 machen Kleingartenanlagen gesamtstädtisch einen Flächenumfang von 367 ha aus, das entspricht etwa 8650 Parzellen.
Auf Stadtteilebene sind jedoch noch deutliche Unterschiede im Versorgungsgrad zu erkennen. Wie bereits in der Grundlagenanalyse 2019 festgestellt, handelt es sich dabei in der Altstadt, St. Lorenz Nord und St. Lorenz Süd um unterversorgte Stadtteile. Die Unterversorgung dieser Stadteile bezieht sich hierbei nicht nur auf die Versorgung mit Kleingartenanlagen, sondern ganz allgemein auf die Versorgung mit nutzbaren öffentlichem Grün.

2.2 Akteure & Perspektiven

Die Organisationsstruktur der Kleingartenanlagen ist vielschichtig. Die Hansestadt Lübeck ist als Eigentümerin der Flächen Verpächterin. Sie hat das Interesse, Kleingartenanlagen zu sichern und diese wirtschaftlich und nachhaltig den Pächter:innen zu überlassen.
Der Kreisverband tritt als Generalpächter auf und vergibt die Anlagen an die ansässigen Vereine. Der Kreisverband berät und unterstützt diese – fachlich und organisatorisch. Die Vereine wiederrum verpachten die verfügbaren Parzellen an Kleingärtner:innen und müssen dafür Sorge tragen, das Pacht eingenommen und über den Kreisverband an die Hansestadt Lübeck gezahlt werden kann.
Vereine und Kreisverband agieren hier überwiegend selbstverwaltend nach dem Bundeskleingartengesetz sowie Vereinssatzungen.
Wichtige kommunikative und organisatorische Schnittstelle über übergeordnete Anliegen stellt die Vertretung des Kreisverbands dar. Diese ist bisher mit einer hauptamtlichen Geschäftsstelle

besetzt sowie einem Vorstandsvorsitzenden, der sich für die Belange der Vereine sowie für übergeordnete, strategische Entwicklungsperspektiven einsetzt.
Eine funktionierende Geschäftsstelle ist für die Hansestadt Lübeck als Eigentümerin der Flächen von großer Wichtigkeit, da über diese Stelle die Pachtzahlungen an die HL verbucht werden. Darüber hinaus bündelt sie Anliegen seitens der Nutzer:innen und ist eine wichtige Kommunikationsschnittstelle und Vermittlerin zwischen den unterschiedlichen Perspektiven und Interessen.

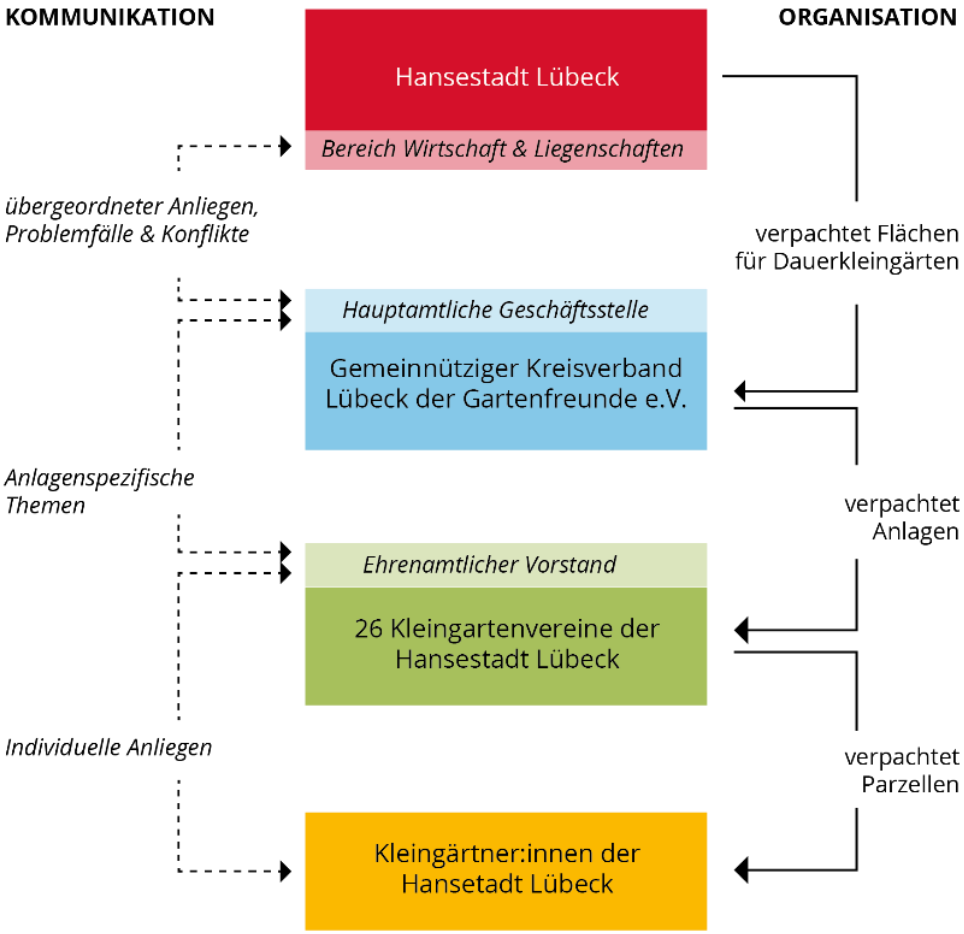


Abbildung 2: Akteur:innenstruktur

3. Fünf Grundsätze für die Kleingartenentwicklung in Lübeck

Der Blick auf die Akteursstruktur zeigt, dass verschiedene Belange und Interessen bei dem Kleingartenentwicklungskonzept beachtet werden müssen. Fünf Grundsätze dienen als übergeordneter Rahmen für die Kleingartenentwicklung in Lübeck und sollen auf die unterschiedlichen Perspektiven der Akteure einzahlen:

Grundsatz 1: Stadtweit erhalten

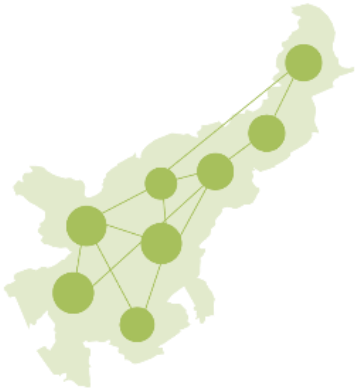


Übergeordnetes Ziel ist es, Kleingartenanlagen langfristig zu erhalten, zu stärken und ggf. neu zu schaffen. In der Nähe zu verdichteten Wohnquartieren sowie in mit Grün- und Erholungsflächen unterversorgten Stadtteilen sind Anlagen nachhaltig zu konsolidieren und zu entwickeln. Im Bestand gilt es dabei, die Leistungsfähigkeit der Vereine zu erhalten und mit vorsorglichen und zukunftsorientierten Maßnahmen finanzielle Risiken für die Vereine zu minimieren.

Anlagen mit schlechter Standorteignung sowie negativer Entwicklungsdynamik sind kritisch zu prüfen und möglicherweise zu verkleinern. In sehr großen Anlagen mit multiplen Problemlagen kann „Gesundschrumpfen“ hier ein wichtiges Stichwort sein. Dabei geht es auch um einen angemessenen Umgang mit öffentlichen Freiflächen, möglicherweise untergenutztes Freiraumpotential zu aktivieren und diese im Sinne des Gemeinwohls zugänglich zu machen.

Dieser Grundsatz entspricht auch den Zielen des Freiraumprogramms der Hansestadt Lübeck, welches entsprechend der erarbeiteten Leitbilder nach derzeitigem als zentrale Maßnahme vorsehen wird, öffentliche erholungsrelevante Grünflächen zu erhalten und zu entwickeln.

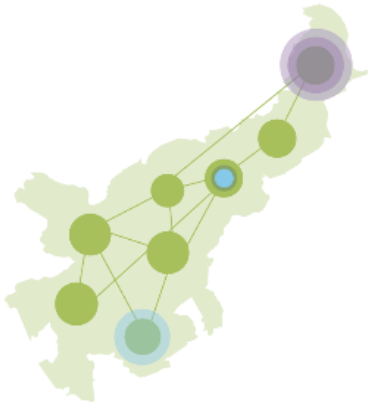
Grundsatz 2: (Grün)räumlich vernetzen



Mit zunehmender Siedlungsverdichtung gewinnt auch die Sicherung von Bebauung freizuhaltender Flächen weiter an Bedeutung. Kleingärten als grüne Erholungsräume sind Bestandteil landschaftsplanerischer Grünzüge und damit als Freiraum gesichert. Sie wirken sich als Kaltluftschneisen positiv auf die Hitzeentwicklung der Stadt aus. Um die bestehenden Anlagen als zugängliche und attraktive Freiräume weiter zu qualifizieren, gilt es die Eingangssituationen, die innere Durchwegung und Verbindung der Anlagen mit angrenzenden Grünräumen zu verbessern. Diese qualitativen und quantitativen Verbesserungen der Aufenthalts- und Erlebnisqualität bewirken für die Anlagen als einzelne, aber auch für die Grünzüge in ihrer Gesamtheit einen Mehrwert – für die Pächter:innen sowie die Öffentlichkeit. Die Inhalte dieses Grundsatzes finden sich auch im Freiraumprogramm wieder, in dem vorgesehen ist, Kleingartenanlagen für Durchwegung zu

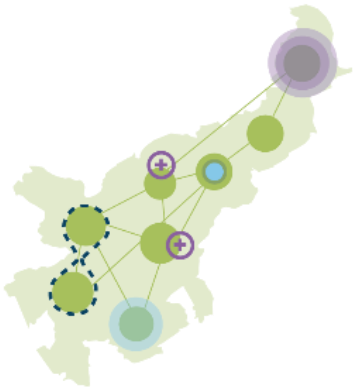
öffnen und punktuell öffentlich nutzbare Aufenthaltsbereiche zu etablieren. Mit dem Ziel das Netz der grünen Wege zum Spazierengehen und Fahrradfahren zu ergänzen.

Grundsatz 3: Anlagenbezogen agieren



Zukunftsfähigkeit bedeutet Entwicklungsfähigkeit. Der Klimawandel, gesellschaftliche Trends und damit sich stetig verändernde Rahmenbedingung fordern von Städten immer mehr Flexibilität auf Neues zu reagieren. Auch Kleingartenanlagen als wichtiger Baustein von Städten sind diesen Veränderungen ausgesetzt. Wird festgestellt, dass Handlungsbedarf besteht, sind Entwicklungspotentiale im Einzelfall und anlagenbezogen zu formulieren, denn jede Anlage hat ihre eigenen Qualitäten, Herausforderungen und Strukturen. In welcher Form eine Veränderung des Bestands durch Aufwertungsmaßnahmen, bauliche Eingriffe oder sogar Nutzungsänderungen- oder Erweiterungen sinnvoll sind, liegt an den standortspezifischen Gegebenheiten.

Grundsatz 4: Partnerschaftlich Neues erproben



Die Attraktivität einer Kleingartenanlage ist – neben strukturellen Gegebenheiten – vor allem geprägt durch das vorhandene Angebot. Entspricht das Angebot nicht der Nachfrage, entsteht ein Ungleichgewicht und es resultiert ein Leerstand, welcher langfristig den Fortbestand einer Anlage gefährden kann. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, kann eine Diversifizierung des Angebots sinnvoll sein. Neue, individualisierte Formen des Gärtnerns und des Gartenbewirtschaftens sprechen neue Nutzergruppen an, was langfristig wieder zu einer Belebung führt. Leerstand kann dazu genutzt werden, Modellprojekte neuer Gartenformen, wie z.B. Gemeinschaftsgärten, Kooperationen mit sozialen Trägern oder flexible Pachtmodelle, zu erproben (s. Exkurs Kleingärten weiterdenken). Deutschlandweit gibt es bereits eine Reihe kreativer Ansätze und guter Beispiele für nachfrageorientierte Kleingartenanlagen, die für Lübeck als Orientierung dienen können. Zusammenarbeit und Kooperationen ermöglichen die Bündelung von Ressourcen und Kompetenzen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erprobung und Verwirklichung neuer Formen des Gärtnerns. Aber auch über lokale Einzelprojekte hinaus, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Akteur:innen sinnvoll, um sich langfristig und strategisch dem Erhalt und der Weiterentwicklung von Kleingartenanlagen zu widmen. Ein Austausch zwischen Stadt, Kreisverband und Vereinen ermöglicht den konstanten Einbezug unterschiedlicher Belange und schafft Verständnis zwischen den Perspektiven. Partnerschaftliche Netzwerke fördern ein lösungsorientiertes Handeln für großmaßstäbliche und kleinteilige Projekte im Sinne eines nachhaltigen Kleingartenwesens.

EXKURS: Kleingärten weiterdenken I Gute Beispiele

Projektgruppe Deckel A7
Ersatzflächen, Kommunikation, Zusammenarbeit

Durch den Ausbau und die Überdeckung der A7 in Hamburg mussten großflächig Kleingärten überplant und geräumt werden. Bis dato für Kleingärten genutzte Flächen werden für den Wohnungsbau freigemacht. 2009 beschloss die Hamburger Bürgerschaft, dass für jeden zu räumenden Garten vorab eine planungsrechtlich gesicherte Ersatzfläche bereitgestellt wird. Erst dann darf den Pächter:innen die Kündigung ausgesprochen werden. Um regelmäßig zu informieren und eine Anlaufstelle für die Pächter:innen zu schaffen, wurde seitens der Hansestadt Hamburg die Projektgruppe „Deckel A7" etabliert. In Zusammenarbeit mit dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. werden Betroffene und Interessierte beraten und bei dem Umzug sowie der Neupachtung unterstützt.

Quelle: https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/bezirksamt-eimsbuettel/themen/umwelt-natur-klima/deckel-schnelsen-59218
(letzter Aufruf: 30.08.24)

Kleingarten-Kita
Pilotprojekt, Umnutzung, Kooperation

In Kooperation mit Architekturstudierenden wird in Leipzig ein Pilotprojekt initiiert, das das Ziel hat, naturnahe Kitas auf dem Gelände von Kleingartenanlagen zu schaffen (ähnlich dem Konzept des Waldkindergartens). Anders als die Nutzung als Ausflugskonzept, wird eine voll integrierte Kita geschaffen. Das Konzept sieht unterschiedliche Ausprägungen und konzeptionelle Ansätze vor: Kleingarten Kita mit Lauben, Kleingarten Kita mit Vereinshaus, Benachbarte Kita mit Kleingarten-Gruppen.
Ziel ist es, das Projekt an zehn Standorten in Deutschland umzusetzen und auf ihre Machbarkeit zu untersuchen und zu begleiten (aktuelle Projektphase von 2023 bis 2025).
Der Projektträger ist die Gesellschaft für Gemeinsinn e. V.

Quelle: https://www.xn--gemeinsinn-strken-2qb.de/kindergarten-standortaufbau
(Letzter Aufruf: 30.08.24)

Seniorengarten „Ein Garten für die Seele"
Neue Gartenformen

In Neumünster, in der Gartenkolonie „Glück-Auf", pachtet der Verein Herbstsonne e.V. Parzellen speziell für Personen im letzten Lebensabschnitt. Seit 2020 richtet sich das Angebot speziell an ältere Gärtner:innen, die einen eigenen Garten auf Grund von körperlicher Einschränkung alleine nicht mehr bewirtschaftet bekommen. Es gibt Hochbeete, um das Gärtnern bequemer zu machen, trotzdem funktioniert die Bewirtschaftung streng nach den Regeln des Kleingartengesetzes. Neben der sozialen Komponente mit anderen Senior:innen in den Austausch zu kommen, trägt der Garten zur Selbstversorgung bei. Bio-Produkte, die sich Senior:innen im Alltag oft nicht leisten können, können hier selbst geerntet werden.

Quelle: https://www.herbstsonne-neumuenster.de/seniorengarten/
(letzter Aufruf: 30.08.24)

Status „Seniorengarten"
Modellcharakter, Pachtmodell

Viele Ältere sehen sich nicht mehr in der Lage, eine eigene Parzelle zu bewirtschaften, v.a. nicht entsprechend den Vorgaben des Bundeskleingartengesetzes. Gärtnern ist jedoch für viele der Senior:innen seit Jahrzehnten ein wichtiger Bestandteil des Alltags.
In Schwerin wurde daher der Status „Seniorengarten" in die Satzung mit aufgenommen, der auf Antrag gewährt werden kann. So wird auch Senior:innen ü70 die Möglichkeit geboten, ihre Parzelle, trotz körperlicher Einschränkungen, behalten zu können. Der Status „Seniorengarten" befähigt sie z.B. zur Vergrößerung der Rasenfläche, um den Pflegeaufwand zu verringern. Laut Satzung dürfen max. 10 % der Anlagen den Status „Seniorengarten" haben. Es handelt sich um ein in Deutschland einmaliges Modell.

Quelle: https://www.schwerin-ev.de/seniorengaerten.html
(letzter Aufruf: 30.08.24)

Leergärten zu Lehrgärten (Hanse-Obst e.V. Essbare Stadt Lübeck)
Neue Gartenformen

Unter Anleitung eines Streuobstpädagogen entrümpeln Schüler:innen in der Kleingartenanlage Neuhof eine leerstehende Parzelle mit dem Ziel diese zum Muster-Naschgarten umzugestalten. Gemüse, Obst und Kräuter werden dort angebaut. Die Parzelle wird genutzt durch Schulklassen der Grundschule Schönböcken sowie des Burckhardt-Gymnasiums sowie durch die Garten-AG des Schulnetzwerks St. Lorenz Nord. Der Verein Hanse-Obst betreut dazu Schulgärten als obstpädagogische Projekte im Rahmen der offenen Ganztagsschulen in Lübeck und wird durch die Initiative Essbare Stadt der Hansestadt Lübeck unterstützt.

Quelle: https://www.hanse-obst.de/ag-obst-abenteuer-an-der-gks-ein-pilotprojekt-fuer-schleswig-holstein/ (letzter Aufruf: 30.08.24)

Interkulturelle Bielefeldt-Gärten Lübeck
Kooperation, Umstrukturierung

Im Kleingartenverein Buntekuh, in der Anlage Rotenhausen, werden seit 2012 auf einer 2.000 qm großen Fläche (ehem. fünf leerstehende Parzellen), 14 Beete kooperativ bewirtschaftet.
Ziel ist es, im solidarischen und interkulturellen Miteinander ökologische Gartenwirtschaft zu betreiben. Der Garten ist Begegnungs- und Lernort. Es werden neben Festen auch Seminare, Workshops und Ferienaktionen angeboten.
Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen sozialen Trägern umgesetzt: der Begegnungsstätte Haus der Kulturen e.V., dem Sprungtuch e.V., dem Landesverband, der Hansestadt Lübeck und natürlich mit dem Kleingartenverein Buntekuh.

Quelle: https://2020.bundespreis-stadtgruen.de/wp-content/uploads/bsg-projektsteckbrief-5ea29ae06d72b_nominiert_159.pdf (letzter Aufruf: 30.08.24)

„Schnuppergärten – Gärtnern auf Probe“
Pachtmodell

Seit 2008 wurde im KGV Sonnenbad e.V. in Frankenthal mit geringem finanziellen Aufwand ein Schnuppergarten auf 400 qm Parzellenfläche errichtet. Es wurde eine Neuordnung in fünf kleine Parzellen und eine geteilte Laube geschaffen.
Aus „kostenneutralem Provisorium“ wurde mit der Zeit eine dauerhafte Vereinseinrichtung mit einer hohen Nachfrage. Interessierte können drei Monate die Nutzung des Gartens testen und werden nach Bedarf „angelernt“ (30 % verloren nach dem Jahr das Interesse, 70 % gingen im Anschluss ein Pachtverhältnis ein).
Da die Nachfrage so groß ist in diesem Verein, werden Parzellen nur noch über den „Schnuppergarten“ vergeben. Das Projekt wurde in Eigeninitiative des Vereins umgesetzt, es gibt keine Projektpartner und keine Förderung.

Quelle: BDG (Bundesverband Deutscher Gartenfreunde) (Hrsg.) 2011: Für eine bessere Zukunft – Projekte in Kleingärten, S. 40. Berlin/Bonn.

„Therapiegarten“
Kooperation

Seit 2009 wird im Kleingartenverein Remscheid Stadt e.V. eine Parzelle an das sozialpsychische Zentrum Remscheid verpachtet. Die Gartenarbeit wird den Patient:innen als Teil der Therapie angeboten. Die Gärtner:innen werden ambulant betreut und erhalten Unterstützung von Fachberatern des Kleingartenvereins.

Quelle: https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/ein-garten-fuer-die-seele_aid-12677261 (letzter Aufruf: 30.08.24).

Grundsatz 5: Flächen nachhaltig nutzen



Kleingartenanlagen befinden sich überwiegend auf städtischen Flächen, meist in integrierten Lagen. Aufgrund der planerischen Strategie der Innenentwicklung und dem landesplanerischen Grundsatz des „Flächensparens“, steigt der Nutzungsdruck in diesen integrierten Lagen besonders. Zwischen Flächenkonkurrenzen und Abwägungsdebatten (z.B. Klimaanpassung vs. Wohnraumschaffung), geht es konsequent darum, einen nachhaltigen Umgang mit (städtischen) Flächen auszuloten. Für die Kleingartenentwicklung bedeutet dies, ein genaues Augenmerk auf Anlagen mit gefestigtem Leerstand, Unternutzung und negativer Dynamik zu werfen und in Folge dessen ggf. die aktuelle Nutzung kritisch zu hinterfragen, aber auch die freiräumlich-klimatisch bedeutsamen Flächen zu identifizieren und diese zu konsolidieren. Um einen nachhaltigen Umgang mit Flächen zu schaffen, sollte es das Ziel sein, den größtmöglichen Mehrwert – ökologisch, ökonomisch und aus sozialer Perspektive - der Fläche festzustellen und diesen in regelmäßigen Abstand zu evaluieren. Oberstes Ziel sollte immer der Erhalt der Kleingartennutzung sein – aber in Zeiten hoher Flächenkonkurrenz und geringen Flächenangebotes sollten Umnutzungen von nicht zukunftsfähigen Kleingartenflächen kein Tabu sein.

4. Entwicklungsziele und Maßnahmen

Der zentrale Grundsatz für die Entwicklung des Kleingartenwesens ist der flächendeckende Erhalt von Kleingartenanlagen. Orientiert an diesem Erhaltungsgrundsatz, wurden vier Entwicklungsziele formuliert. Die Zuordnung der Anlagen in die entsprechenden Entwicklungsziele erfolgt nach dem Kriterienkatalog der Grundlagenanalyse von 2019 (Standorteignung, Zustand, Dynamik).

Kategorie	Entwicklungsziel	Kriterien & Indikatoren
E1	Erhalt der Anlage	– Anlagen mit i.d.R. guter Standorteignung (Lärm, Bodenbeschaffenheit, Bioklimatische Bedeutung, Verschattung, Einzugsgebiet, Naturraum, öffentliche Attraktivität, Anbindung) – guter Funktionszustand (Pflege, Ausnutzung, Leerstand, Vandalismus, Ausstattung) – stabile/positive Dynamik (Neuverpachtungen, Aktive Vereinskultur, funktionierende Gemeinschaftsarbeit)
E2	Erhalt mit Inwertsetzungs-maßnahmen	– Kleingartenanlagen mit mittlerer bis guter Standorteignung – abschnittsweise Defizite oder Mängel hinsichtlich des Funktionszustandes (z.B. Erschließung, Ausstattung) – stabile/positive Dynamik
E3	Erhalt mit Umstrukturierungs- bzw. Umnutzungspotential in Teilbereichen	– Kleingartenanlagen mit mittlerer Standorteignung – instabile Entwicklungsdynamik – bereichsweise Mängel und Funktionsverlust
E4	Umnutzung der Anlage	– (kleine) Anlagen mit mangelnder Standorteignung (z.B. großfl. Vernässung, Lage im Überschwemmungsbereich) – Mangelhafter Funktionszustand – Negative Entwicklungsdynamik
N	Potentialfläche für Neuanlage	– Lage in mit Kleingärten unterversorgten Stadtteilen – Nähe zu verdichteten Wohnquartieren – Erweiterung oder Inwertsetzung bestehender Grünanlagen – Fläche für mind. 15 Parzellen à 225 qm (von 150 bis 300 qm)

Abbildung 3: Entwicklungsziele

4.1 Erhalt der Anlagen (E1)

Anlagen mit guter Standorteignung und jene, die im Rahmen der Grundlagenanalyse sowie der erneuten Prüfung weiterhin funktionsfähig sind, werden der Kategorie E1 zugeordnet: Erhalt der Anlage. Hier wird davon ausgegangen, dass die Anlage auch langfristig eine wichtige Rolle im Freiraumverbund sowie als Freizeit- und Erholungsort übernimmt.

Trotz aktuell gegebener Funktionsfähigkeit können kommunikative und organisatorische Maßnahmen unterstützen, den dauerhaften Fortbestand der Kleingartenvereine bzw. Anlagen zu sichern.

Dazu zählt unter anderem eine zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit bzw. Öffentlichkeitswirksamkeit. Eine ansprechende Internetpräsenz ist für gemeinnützige Initiativen meist bereits Standard, doch im Bereich des Kleingartenwesens besteht teilweise noch Ausbaupotential. Websites erfüllen vor allem den Zweck der Außenkommunikation. Als digitales Schwarzes Brett, um auch auf Feste aufmerksam zu machen oder für eine interaktive Parzellensuche. Eine Internetpräsenz kann die Rolle der digitalen Visitenkarte übernehmen und beeinflusst den Eindruck, der von einer Anlage gewonnen wird. Sie kann darüber hinaus jedoch auch als praktikable interne Kommunikationsplattform dienen, auf der sich Gärtner:innen austauschen und unterstützen können. Gerade für die wenigen ehrenamtlichen Vorstände der Vereine kann die Plattform eine hilfreiche Unterstützung in der täglichen Arbeit sein, z.B. für die Mitteilung von Baustelleninfos oder die Weitergabe aktueller Termine für die regelmäßige Gemeinschaftsarbeit.

Öffentlichkeitswirksamkeit meint jedoch nicht nur die mediale Kommunikation, sondern auch die Wirkung im Stadtraum. Eine gute Erreichbarkeit mit Hilfe einer attraktiven Durchwegung innerhalb der Anlage sowie in umliegende Grünstrukturen helfen dabei, die Anlagen als erlebbaren Bestandteil der Stadtquartiere zu sehen.

Die Integration in die Umgebung funktioniert einerseits über die räumliche Erschließung und andererseits auch über die Zusammenarbeit mit lokalen Vereinen oder Projekten. Die Öffnung der Anlage zum Stadtteil kräftigt das Fundament der Vereinsarbeit über das Kerngeschäft hinaus und schafft ein Netzwerk von Partnerschaften, von denen die Kleingartenvereine langfristig profitieren können (z.B. Kooperationen mit sozialen Trägern, gemeinsame Feste etc.).

Die vorgestellten Maßnahmen beschreiben keine abschließende Aufzählung und sind auch auf die anschließenden Entwicklungsziele E2 und E3 übertragbar. Sie dienen als Orientierung und sind Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der Anlagen mit dem Ziel eines dauerhaften Fortbestands. Auch hier gilt der Grundsatz „Anlagenorientierung“: Für jeden Standort muss spezifisch bewertet werden, welche Maßnahmen realistisch umsetzbar sind und den vermeintlich größten Mehrwert haben. **Darüber hinaus liegen die Initiierung und Umsetzung dieser „weichen“ Maßnahmen in der Verantwortung der Vereine selbst. Die Hansestadt Lübeck kann hier ausschließlich beratend zur Seite stehen.**

4.2 Erhalt und Inwertsetzung der Anlagen (E2)

In das Entwicklungsziel E2 fallen diejenigen Anlagen, die gute Standorteigenschaften haben, jedoch abschnittsweise Mängel und Defizite vorweisen, dessen Behebung zu einer Aufwertung, dessen Vernachlässigung jedoch zu einer negativen Dynamik der Gesamtanlage führen kann.

Kleine, aber regelmäßige Maßnahmen in der Pflege und Herstellung von öffentlichen Zufahrten und Zuwegungen sind von hoher Bedeutung für die Funktionsfähigkeit und Eindruck der Anlage. Diese Maßnahme liegt in der Verantwortung der Hansestadt Lübeck.

Auch die räumliche Erreichbarkeit und Einbindung in das überörtliche Erschließungsnetz (z.B. ÖPNV) ist eine zentrale Eigenschaft für die Standorteignung. Hier ist bei Planungen die Anbindung der jeweiligen Anlage stets mitzudenken.

Die Attraktivität einer Lage hängt neben ihrer Erreichbarkeit auch von der inneren Erschließung ab. Kleingartenanlagen mit fehlenden Wegeverbindungen innerhalb der Anlage und fehlender Vernetzung wirken isoliert und inselartig, erwirken wenig Frequenz von Spaziergänger:innen und vermindern soziale Kontrolle. Mit der Schaffung von neuen Verbindungen und Zugängen im Rahmen von Neustrukturierungen einzelner Teilbereiche kann eine qualitative Aufwertung erreicht werden.

Aber auch größere Investitionen können nötig sein, die Anlage in Wert zusetzen, denn die Funktionsfähigkeit von Kleingartenanlagen ist beeinflusst von der Ausstattung mit Infrastrukturen. Die Aufenthalts- und Nutzungsqualität steigt mit der Ausstattung der Anlage: Merkmale wie Sanitäranlagen, Müllplätze, Wasseranschlüsse oder ein Geräteschuppen sind hier zu nennen. Gerade bei der Ansprache neuer, aber auch für die Zufriedenheit bestehender Pächter:innen, können diese Themen Argumente für oder gegen die Pacht einer Parzelle sein.

Für ein lebendiges Vereinsleben und die Arbeit des Vorstandes sowie anderer ehrenamtlicher Tätigkeiten sind Treffpunkte wie ein Vereins- oder Gemeinschaftshaus von hoher Wichtigkeit. Mitgliederversammlungen, Feste und andere Veranstaltungen finden an einem zentralen und lokalen Punkt statt, gleichzeitig bietet es Platz für die vereinsinterne Verwaltungsarbeit. Gute Bedingungen für ein Ehrenamt zu schaffen (und dazu gehört auch ein angemessener Tätigkeitsort) ist die Grundlage für den langfristigen Erhalt eines gesunden Kleingartenvereins.

Auch hier ist wieder zu erwähnen, dass viele der Maßnahmen nicht im direkten Einflussbereich der Hansestadt Lübeck, sondern in der Selbstverwaltung der Vereine liegen.

4.3 Erhalt mit Umstrukturierungs- bzw. Umnutzungspotential in Teilbereichen (E3)

Auch bei Anlagen, die grundsätzlich als erhaltenswert eingestuft werden, gibt es Teilbereiche, die von Leerstand und/oder einem schlechten Pflegezustand geprägt sind. Durch Umstrukturierungs- und Neuordnungsprozesse sollen bestehende Problemlagen gemindert und Teilflächen aufgewertet werden.

Eine Möglichkeit bietet beispielsweise die Teilung von sehr großen Parzellen (Parzellen mit einer Fläche von etwa 700-800 qm). Durch die Neustrukturierung durch Parzellenteilung kann ein neues Angebot geschaffen und eine Zielgruppe angesprochen werden, denen der Pflege- und Zeitaufwand mit einer vergleichsweise kleinen Parzelle ausreicht und dieser die Betreuung einer Parzelle trotz z.B. Berufstätigkeit ermöglicht. Bei Verpachtung beider Teilflächen kann bei gleicher Pachtfläche, der doppelte Mitgliedschaftsbeitrag erwirtschaftet werden. Durch diese Maßnahme ergibt sich also neben dem sozialen auch ein wirtschaftlicher Mehrwert.

In Folge dieser Maßnahme wird die Anzahl der Parzellen wieder erhöht und so eine Möglichkeit geboten den Ausgleich von zurückgenommenen Flächen auf der gleichen Anlage herzustellen.

Im Zusammenhang oder als Ergänzung zu flächenbezogenen Neustrukturierungsprozessen stellen die Umsetzung von „neuen Gartenwelten“ einen Ansatz dar, das bestehende Kleingartenangebot weiterzudenken. Nutzungen, die einen Mehrwert für das Leben im Quartier / Stadtteil bieten und mit dem Kleingartenwesen vereinbar sind (z.B. Interkulturelle Gärten, Seniorengärten, Kleingarten-Kita) können bestehenden Anlagen neue Impulse geben.

Entwicklung als Fläche für Natur und Erholung

Kleingartenanlagen, die naturräumlich angebunden oder geprägt sind, stehen vor der Herausforderung einerseits die Kleingartenanlage gemäß Bundeskleingartengesetz in Stand zu halten und gleichzeitig angrenzende Landschaftsbestandteile unberührt zu lassen. Nicht selten bündelt sich der Leerstand der Anlagen in diesen konkflikträchtigen Randbereichen, Senken und Feuchtgebieten, am Übergang zwischen Kleingartenanlage und Naturlandschaft. Durch Verschattung oder Vernässung verlieren Parzellen an Qualität und erschweren die Pflege. Die Attraktivität der Parzellen sinkt. Ist diese Dynamik einmal eingetreten, ist sie schwer und nur mit viel Aufwand der Vereine umkehrbar. Es gilt also rechtzeitig einen Pflegestandard gemäß BKleingG herzustellen (durch z.B. Baumfällungen, Instandhaltung von Wegen) oder diese Bereiche mit einer freiraumbezogenen Struktur nachzunutzen. Im Sinne eines „Gesund-Schrumpfens“ kann es ebenfalls sinnvoll sein, betreffende Parzellen komplett an die Hansestadt Lübeck zurückzugeben, um diese als Fläche für Natur und Landschaft zu entwickeln. Für die Entwicklung als Raum für Natur und Landschaft gibt es beispielhaft folgende Ausprägungen:

- Nutzung als Kompensationsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft, die an anderer Stelle im Stadtgebiet erfolgen
- Renaturierung (z.B. im Rahmen eines Gewässerentwicklungskorridors)
- Parkanlage als Erweiterung der Erholungsfläche für die Öffentlichkeit (z.B. in mit Grün unterversorgten Stadtteilen)
- Freiflächen für bewegungsorientierte Angebote / Aktivitätsräume (z.B. Calisthenics-Park)

Nutzung der Fläche für Klimaanpassung und Bodenschutz

Die natürlichen Gegebenheiten und Standorteigenschaften, wie Lage an Gewässern oder der Bestand von natürlichen Senken, können bewusst genutzt werden, um Maßnahmen zur Klimaanpassung voranzubringen. Starkregen- und Hochwasserereignisse werden im Zuge des Klimawandels weiter zunehmen, weshalb ein bewusster Umgang mit notwendigen Klimaanpassungsmaßnahmen unumgänglich wird. Für die Teilbereiche der Kleingartenanlagen sind folglich folgende Maßnahmenansätze zu empfehlen:

- Schaffung von Retentionsflächen (Natürliche und neu zu schaffende Senken zur Wasser-Zwischenspeicherung)
- Inszenierung und Freihaltung von Überschwemmungsbereiche (v.a. in Stadtgebieten mit erhöhter Überschwemmungsgefahr)

Auf Flächen, bei denen (gesundheitsgefährdende) Altlasten bekannt und dementsprechend eine langfristige kleingärtnerische Nutzung nicht mehr möglich ist, sind Untersuchungen und Bodensanierungen durchzuführen, um die Ressource Boden zu schützen und ggf. wieder nutzbar zu machen.

Entwicklung als Fläche für erneuerbare Energie

Kleingartenanlagen liegen nicht selten angrenzend an großen Infrastrukturanlagen wie Bahntrassen oder Schnellstraßen. Bei durch Lärm beeinträchtigten Anlagen, ist bei Rückgabe von Teilbereichen eine Umnutzung der Fläche für z.B. Photovoltaik denkbar bzw. zu prüfen. Zu prüfen

ist auch, inwieweit eine Doppelnutzung aus Grünfläche und Energieerzeugung sinnvoll ist. Eine PV-Nutzung hätte den Vorteil, dass sie wirtschaftlich tragfähig ist und so die Aufwendungen für die Rücknahme von Parzellen ausgeglichen werden könnten. Neben Photovoltaik wären ebenfalls Solarthermie und Geothermie potentielle Nachnutzungen für entsprechende Anlagen.

Entwicklung als Siedlungsfläche

Die Hansestadt Lübeck wurde durch Rechtsverordnung als Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB bestimmt. Darüber hinaus gibt es den Grundlagenbeschluss zum Flächennutzungsplan (VO/2021/10558-08-01), der vorsieht, 35 ha Wohnbauflächen und 270 ha Gewerbefläche zusätzlich darzustellen. Bei Anlagen mit guter Standorteignung ist also eine Prüfung zur Eignung als Siedlungsfläche mitzudenken. Neben der Eignung von Flächen für Wohnen und Gewerbe ist über die Anforderungen aus dem FNP auch eine Nachnutzung für Gemeinbedarf oder Mischbauflächen zu prüfen.

Gerade bei sehr großen Anlagen könnte die Umwandlung von Teilflächen für Wohnen auch zu einem positiven Effekt für die bestehende Kleingartenanlage selbst führen, da potentiell eine neue Nachfrage im direkten Umfeld geschaffen wird. Darüber hinaus ist auch die wirtschaftliche Komponente mitzudenken. Die Rückgabe von Kleingartenfläche und die Räumung dieser ist mit nicht unerheblichen Kosten für die Hansestadt Lübeck verbunden. Auch durch die Schaffung und Vermarktung von Bauflächen könnten Unrentierlichkeiten aufgewogen werden. Generell ist die Kommunikation mit den betreffenden Vereinen proaktiv und frühzeitig voranzubringen, um möglichst einvernehmlich Lösungen zu finden.

4.4 Umnutzung der Anlage (E4)

Grundsatz für die Weiterentwicklung der Dauerkleingärten in Lübeck ist der (Teil-) Erhalt der Anlagen. Dennoch sind einige wenige Fälle bekannt, bei denen ein langfristiger Verbleib der Anlage als Kleingarten, v.a. aufgrund der mangelnden Standorteignung in Kombination mit negativer Dynamik nicht zu empfehlen ist. Hier ist kritisch zu hinterfragen, wie die langfristige Umnutzung der Gesamtanlage realisierbar ist.

EXKURS: Rahmenbedingungen und Modellvorgehen für eine Bauflächenentwicklung (Bundeskleingartengesetz)

Vorbemerkung: Rechtliche Beurteilung der Flächen als Dauerkleingärten ist zu klären. Entweder es existieren Bebauungspläne, die eine Kleingartennutzung festsetzen oder der zugrundliegende Generalpachtvertrag wurde vor Inkrafttreten des Bundeskleingartengesetzes geschlossen. Auch in diesem Fall werden die entsprechenden Flächen im Sinne eines Dauerkleingartens beurteilt.

Für das Vorhaben einer Umwandlung von Kleingartenflächen ist das Bundeskleingartengesetz zugrunde zu legen. Folgende Empfehlungen und Vorschriften sind im Prozess zu beachten.

- Die Hansestadt Lübeck stellt entsprechende (Teil-)Flächen der Anlagen im neuen Flächennutzungsplan dar. Dies ist keine formelle rechtliche Grundlage zur Kündigung eines Pachtverhältnisses, bekräftigt jedoch die Absicht der Hansestadt Lübeck.
- Neue Pachtverträge werden für die zukünftigen Bauflächen nicht mehr geschlossen. Für leerstehende Parzellen müssen Vereine im Gegenzug keine Pacht mehr entrichten. Die Verkehrssicherungspflicht bleibt für die gesamte Anlage bestehen.
- Beginn des B-Plan-Verfahrens: Eine Kündigung von Pachtverträgen (auch von Zwischenpachtverträgen) zum Zwecke der Nutzungsänderung ist nur möglich, wenn ein Bebauungsplan eine andere Nutzung festlegt. Eine Kündigung ist auch im Zuge des Aufstellungsverfahrens möglich (§ 9 (1) 4/5). § 9 schließt die einvernehmliche Beendigung des Pachtverhältnisses per Aufhebungsvertrag nicht aus.
- Die Anlage kann ab Aufstellungsbeschluss für einen B-Plan drei weitere Gartensaisons erhalten bleiben.
- Die Hansestadt Lübeck zahlt den Vereinen Stilllegungsprämien, wenn eine Kleingartenparzelle aus der Nutzung genommen wird. Bei bislang genutzten, aber dann seitens der Pächter:innen gekündigten Parzellen zahlt die Hansestadt Lübeck eine Entschädigung in einer Höhe von 1.000 Euro an den Verein. Stillgelegte Parzellen werden durch die Stadt geräumt. Die Vereine gewährleisten eine anschließende Pflege des Grüns. Die Kosten hierfür übernimmt die Hansestadt Lübeck.
- Im Falle einer Kündigung seitens der HL sind die Pächter für ihre errichteten Anlagen und Anpflanzungen angemessen zu entschädigen (§ 11(1)). Die Entschädigung kann auch durch einen Investor erfolgen (§ 11 (2)). Grundlage der Bemessung ist die Richtlinie des Landesverbandes Schleswig-Holstein der Gartenfreunde e.V. für die Bewertung und Entschädigung von Anpflanzungen und Anlagen nach § 11 (1) Bundeskleingartengesetz. Die Entschädigung wird in jedem Fall fällig – unabhängig davon, ob die Kündigung auf Grundlage eines Aufhebungsvertrages oder der Festsetzungen eines Bebauungsplanes erfolgt.
- Da es sich um Dauerkleingärten handelt, ist im Falle einer Kündigung geeignetes Ersatzland bereitzustellen (§ 14 (1)). Der Ersatz soll möglichst in räumlicher Nähe oder in zu erhaltenden Teilen derselben Anlage angeboten werden.

4.5 Prüfflächen für Neuanlagen

Eine ganzheitliche Betrachtung des Kleingartenwesens in Lübeck umfasst nicht nur die Überprüfung bestehender Anlagen, sondern auch den Umgang mit Kleingartenanlagen in unterversorgten Stadtteilen und Quartieren bzw. dessen Neuschaffung.

Auf Basis der Grundlagenanalyse von 2019 ist für das Gebiet der Hansestadt Lübeck von einer guten bis sehr guten Versorgungslage auszugehen (8-10 Haushalte pro Parzelle). Rein rechnerisch „teilen“ sich auch 2024 noch 9-10 gartenlose Haushalte einen Kleingarten. Im Vergleich zu anderen Städten ist Lübeck damit gut versorgt.

Gleichzeitig wurde auf Ebene der Stadtteile festgestellt, dass die Versorgung mit Kleingärten vor allem in Teilen der Stadtteile St. Lorenz Nord und St. Lorenz Süd sowie der Altstadt gering ist. Diese Unterversorgung bezieht sich laut Freiraumprogramm 2024 nicht nur auf Kleingartenanlagen, sondern gilt für grüne Erholungsflächen insgesamt (vgl. Versorgungsanalysen, Freiraumprogramm Teil 2 2024). Der Versorgungsgrad ist also differenziert zu betrachten.

Auch Teile von St. Jürgen sind laut Grundlagenanalyse 2019 (vgl. Abb. 3) tendenziell unterversorgt, hier dominieren jedoch in vielen Quartieren auch gartenbezogene Wohnformen, weshalb die Notwendigkeit zur Schaffung von Neuanlagen hier als geringer eingeschätzt wird.

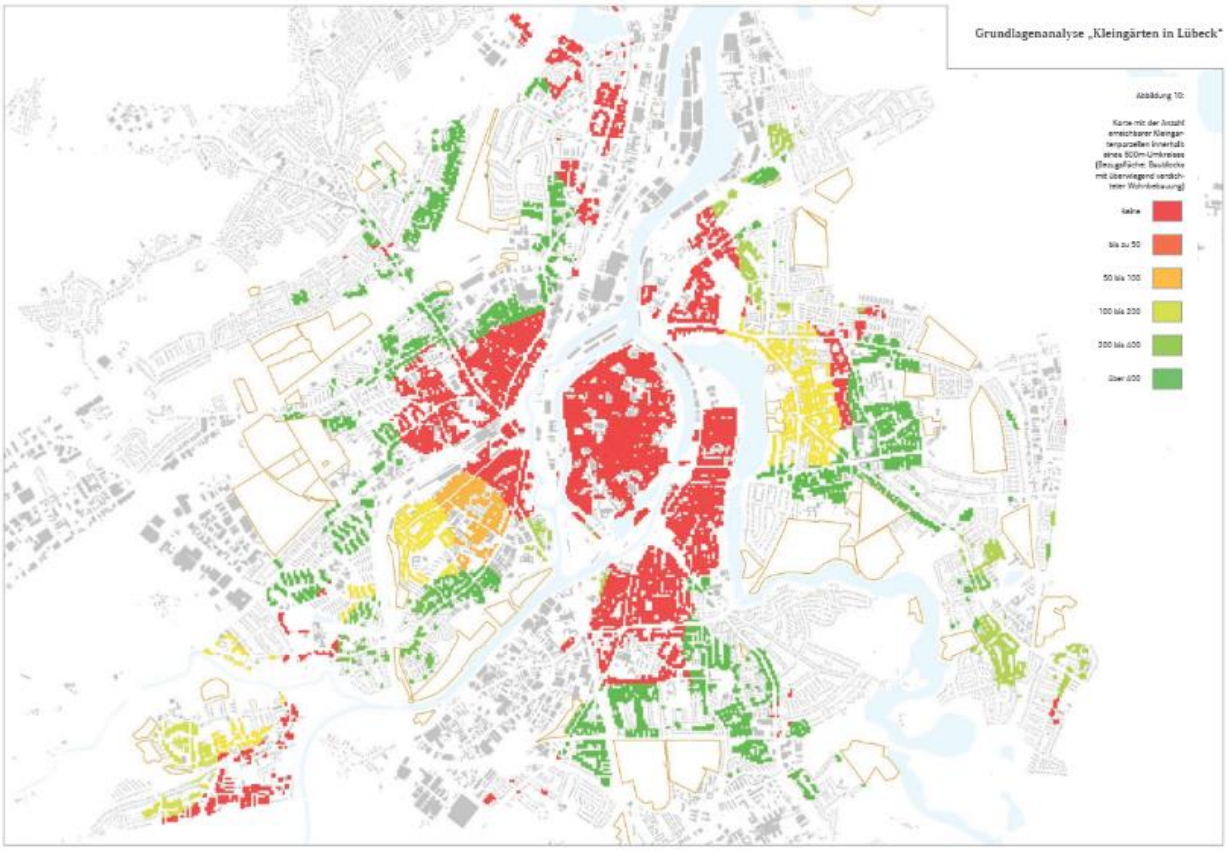


Abbildung 4: Erreichbarkeitsanalyse von Kleingartenanlagen im Stadtgebiet

Bei der Neuausweisung von Flächen gilt es, den räumlichen Bezug zu verdichtetem „gartenlosen“ Wohnungsbau herzustellen und, wenn möglich, diese im Zusammenhang übergeordneter Freiflächenplanung mitzudenken.

Nach § 3 Abs. 1 Bundeskleingartengesetz soll ein Kleingarten nicht größer als 400 qm sein. Unter Einbezug verschiedener Referenzbeispiele aus anderen Städten, lassen sich bei Neuanlagen aber auch Parzellengrößen in deutlich kleinerem Maßstab, von 150 bis 300 qm, feststellen. Um eine Annahme treffen zu können, wie viele Parzellen aus Neuanlagen ungefähr geschaffen werden könnten, werden im Mittel 225 qm pro Parzelle angenommen. Auch in Lübecks Kleingartenbestand sind kleinere Anlagen vorzufinden. Die Anlage Dornshof in St. Lorenz Süd könnte dafür eine Orientierung sein. Die Anlage umfasst 12 Parzellen auf insgesamt etwa 2.900 qm. Die einzelnen Parzellen sind zwischen 200 und 260 qm groß.

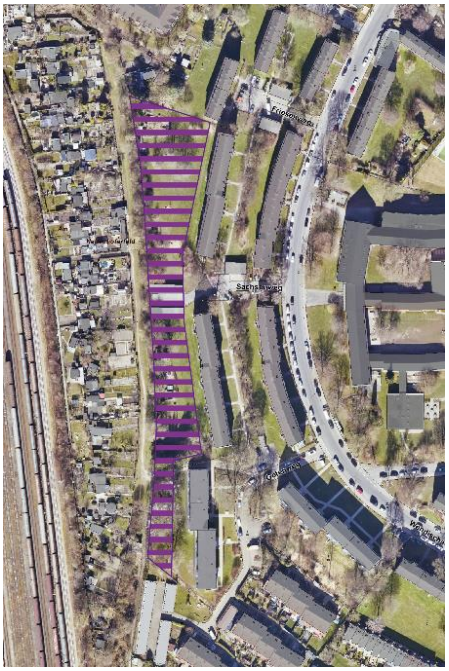
Zu prüfen ist, in wie fern bei Neuanlagen das „klassische“ Konzept der Dauerkleingärten nach BKleingG umzusetzen ist oder in welcher Form alternative Ideen des Gärtnerns (auf kleineren Flächen) umsetzbar sind. Gerade bei Freiflächen in großen Innenhöfen wären Ansätze des nachbarschaftlichen Gärtnerns (z.B. Mietergärten) zu prüfen.

Für eine kleingärtnerische Nutzung in verdichteten Stadträumen, wie es in St. Lorenz Nord und Süd der Fall ist, geeignete Flächen zu finden, stellt eine Herausforderung dar, denn (Frei-)Flächen sind rar und die Nutzungskonkurrenz stets hoch. Um dennoch ein möglichst systematisches Vorgehen zu gewährleisten, wurden unterschiedliche Freiraumtypologien auf Unternutzung und ihre Eignung zur Umnutzung zu Kleingartenanlagen geprüft:

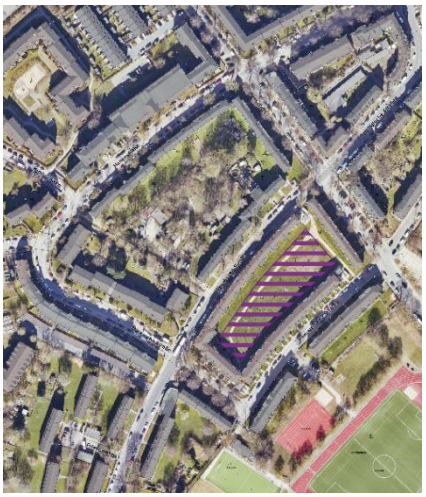
- Innenhöfe von Blockrandbebauung
- Abstandsgrün im verdichteten Geschosswohnungsbau
- Parks
- Spiel- und Sportplätze
- Sonstige Landschaftsräume (bei denen bekannt ist, dass hier planungsrechtlich eine Kleingartenneuanlage gesichert ist)

Unter Einbezug der genannten Kriterien (Freiraumtypologien, Flächengröße, räumliche Nähe zu verdichtetem Wohnungsbau, Lage in „unterversorgten“ Quartieren) stellen folgende Flächen Suchräume dar, die sich potentiell für eine kleingärtnerische Nutzung eignen würden.

N1-SLs (Sachsenweg)	
Lage	St. Lorenz Süd, Sachsenweg, Flur 19, 15/46
Fläche	8.000 qm
Anzahl Parzellen	Ca. 35 (+/-)
FNP	Wohnbaufläche
Planungsrecht	03-56-00 (WR)
Eigentum	privat
Derzeitige Nutzung	Garten, Garagenhof
Sonstige Hinweise	Angrenzend befindet sich Anlage Tulpenweg / Moislinger Allee (SLs2)



N2-SLs (Wendische Straße)	
Lage	St. Lorenz Süd, Wendische Straße / Pommersche Straße , Flur 13, 538/13 usw.
Fläche	3.600 qm
Anzahl Parzellen	Ca. 16 (+/-)
FNP	Wohnbaufläche
Planungsrecht	§ 34 BauGB
Eigentum	privat
Derzeitige Nutzung	Innenhof, Garten
Sonstige Hinweise	Umgebung geprägt von 50er/60er Jahre Siedlung 3 Geschosse UNV: große, offene, besonnte Fläche, Freiraum sehr extensiv genutzt, Teilbereich Wildblumenwiese, einzelne junge Bäume, gut geeignet für Nachbarschaftsgärten



N3-SLs (Schützenstraße)	
Lage	St. Lorenz Süd, Schützenstraße, Flur 13, 708/5
Fläche	4.100 qm
Anzahl Parzellen	Ca. 18 (+/-)
FNP	Wohnbaufläche
Planungsrecht	§ 34 BauGB
Eigentum	privat
Derzeitige Nutzung	Garten, Grünfläche
Sonstige Hinweise	Angrenzend zum Neubaugebiet „Neue Meile“ / Alter Güterbahnhof, im Baulückenkataster als Nachverdichtungspotential für Wohnen aufgeführt, da es in der Vergangenheit bereits Anfragen zur Bebauung gab



N4-SLn (Wachtstraße / Ritterstraße)	
Lage	St. Lorenz Nord, Flur 14, Flurstück 223/10, 220/10, 256/11
Fläche	Ca. 2.900 qm
Anzahl Parzellen	Ca. 13
FNP	Wohnbaufläche
Planungsrecht	Kein B-Plan
Eigentum	Privat
Derzeitige Nutzung	Grünfläche Innenhof
Sonstige Hinweise	



N6-SJ (Vorrader Straße)	
Lage	St. Jürgen, Flur 11, Flurstück 315, 413/64
Fläche	78.000 qm
Anzahl Parzellen	230-300
FNP	Grünfläche, Zweckbestimmung Dauerkleingarten
Planungsrecht	Vorrader Straße 09-12-00-I
Eigentum	HL
Derzeitige Nutzung	Landwirtschaft, Freiraum
Sonstige Hinweise	B-Plan ermöglicht es seit 1999 hier Kleingartenanlagen umzusetzen



4.6 Übersicht der Anlagen & anlagenbezogene Entwicklungsziele

Entsprechend der durgeführten Analysen ergibt sich für die Kleingartenanlagen in Lübeck folgende Zuordnung zu den vorgestellten Entwicklungszielen. Welche Maßnahmen in welchem Umfang kurz- bis langfristig sinnvoll sind, ist anlagenspezifisch zu beurteilen. Entsprechende Maßnahmenbündel werden in den anschließenden Detailkonzepten vorgestellt (Kapitel 5).

In der folgenden Tabelle werden alle Dauerkleingärten (ob in privater oder öffentlicher Hand) den Entwicklungszielen zugeordnet, um ein ganzheitliches Bild aufzuzeigen. Die Anlagen der Kategorien E1 und E2 umfassen langfristig funktionstüchtige Kleingartenanlagen mit punktuellem Optimierungsbedarf. Tendenziell gibt es hier kaum bis keinen Handlungsbedarf seitens der Verwaltung. Währenddessen weisen die Anlagen der Kategorie E3 und E4 mittlere bis schlechte Entwicklungen bis hin zum Funktionsverlust auf. Hier ist seitens der Verwaltung Handlungsbedarf notwendig. Innerhalb der gelben Kategorie wird zwischen Anlagen mit akutem Handlungsbedarf für Teilbereiche (dunkelgelb) und mit langfristigem Entwicklungspotential bei negativer Entwicklung und gleichbleibendem Bedarf (hellgelb) differenziert. Für die Flächen der roten Kategorie E4 werden vollständige Flächenrückgaben empfohlen. Die tatsächliche Einflussnahme auf die Entwicklung der Anlagen beschränkt sich jedoch ausschließlich auf die Flächen im Eigentum der Stadt. Die Übersichtskarte (Abb. 6) zeigt alle Kleingartenanlagen der Hansestadt Lübeck räumlich verortet und farblich zugeordnet in die entsprechenden Kategorien E1 bis E4.

Zielkategorien								
	E1 **Erhalt der Anlage**		**E2** **Erhalt mit Verbesserungsmaßnahmen**		**E3** **Erhalt mit Umstrukturierungspotential/ tlws. Umwandlungspotential**		**E4** **Umwandlungspotential ganzer Anlagen**	
Anlage	Luisenhof	Kü3	Senator Possehl Park I u. II	Kü1	Glückauf / Sonnenhügel / Eichengrund	Kü2	Speckmoorstraße (Privat)	Schl2
	Moorweg	Kü5	Waldhusener Moorsee	Kü4	Lauerhof	SG10	An der Industriebahn	SG4
	Krähenwald	Mo1	Unteres Eichholz	SG18	Oberes Eichholz	SG19	Geniner Straße	SLs7
	Märchental	Mo2	Rektor H. Förster	SG3	Rittbrook	SG6		
	Otto-Straße	Schl1	Grüner Weg	SG5	Strecknitz I u II	SJ5		
	Tilgenkrug	SG1	Sonnenschein/ Sonnenhang	SLn1	Herrengarten I-IV	SLn5		
	Besenkamp	SG11	Edlersche Koppel	SLn3	Herrendamm	SLn6		
	Hohewarte I	SG12			Hugo-Distler-Str.	SLn8		
	Hohewarte III	SG12			Travetal	SLs5		
	Hohewarte II	SG13			Siechenbucht (Privat)	Tr3		
	Hof Hohewarte	SG14			Neuhof	SLn10		
	Am Bertramshof + Wallbrechtstr.	SG15			Rothenhausen	SLn9		
	Wakenitzfeld I und III	SG16						
	Hammer	SG17						
	Luisenstraße 12a	SG2						
	Schevenbarg / Alexanderstr.	SG7,8						
	Exerzierkoppel	SG9						
	Elswigstraße	SJ1						
	Fahlenkampsweg	SJ2						
	Lübeck II (Privat)	SJ3						
	St. Jürgen	SJ4						
	Kleingartenpark 2000	SJ6						
	Struckteich	SLn4						
	Theophil	SLn7						
	Dornshof	SLs1						
	Tulpenweg /Moislinger Allee (Privat)	SLs2						
	Lachswehrinsel	SLs3					Bereits in Umnutzung:	
	Finkenberg II u. III	Sls4					Maienweg	X1
	Heidberg	SLs6					Spargelhof	X2
	Steenkamp	Tr1					Flintenbreite	X3
	St. Jürgen (privat)	SJ4					Buntekuh	X4
	Teutendorf-Hollbeck (privat)	Tr2					Wallberg	X5

Abbildung 5: Anlagenbezogene Entwicklungsziele

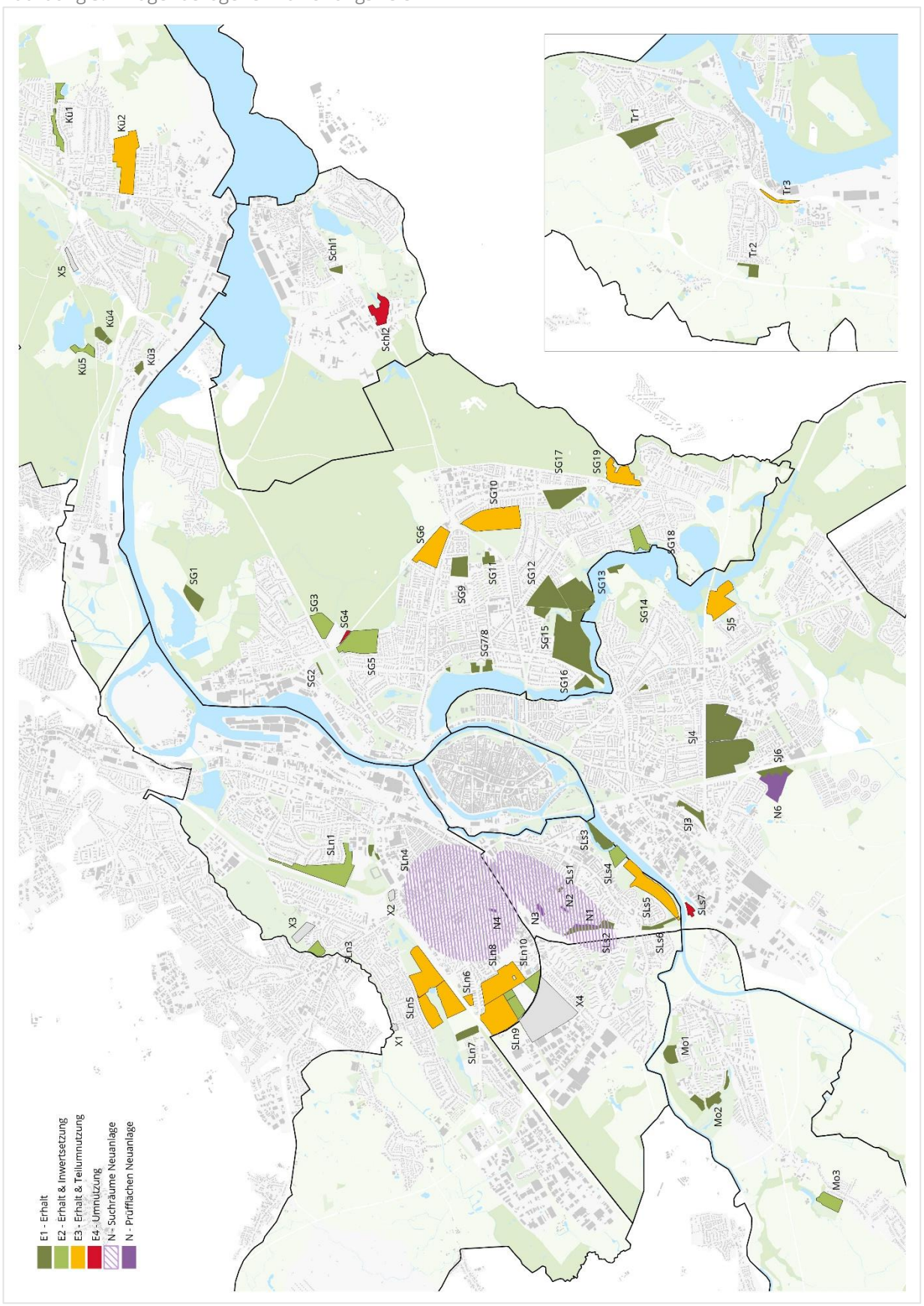


Abbildung 6: Übersicht Entwicklungskonzept

5. Anlagenbezogene Maßnahmenbündel

Die Bewertung der Kleingartenanlagen zeigt, dass die Mehrheit der städtischen Kleingartenanlagen vollumfänglich zu erhalten sind. Dennoch gibt es Anlagen mit erkennbaren Defiziten und Mängeln (insgesamt 13 in den Kategorien E3 und E4). Für die Anlagen, die der Kategorie E3 zugeordnet sind, werden im folgenden Abschnitt konzeptionelle Ansätze vorgestellt, die auf eine Teilumnutzung abzielen. Für die Flächen der Kategorie E4 werden vollständige Flächenrückgaben empfohlen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen vor allem die räumliche Ebene (z.B. Qualifizierung von Erschließungsanlagen, bauliche Maßnahmen, Umstrukturierung und Neuordnung von Flächen).

Folgende Übersicht zeigt die betrachteten Maßnahmen, die für jede Entwicklungsfläche abgeprüft wurden:



Abbildung 7: Maßnahmenübersicht

5.1 Erhalt mit Umstrukturierungspotential

OBERES EICHHOLZ (SG19)

LAGE	St. Gertrud
ANZAHL PARZELLEN	ca. 170
ANLAGENPROFIL UND ZUSTAND	

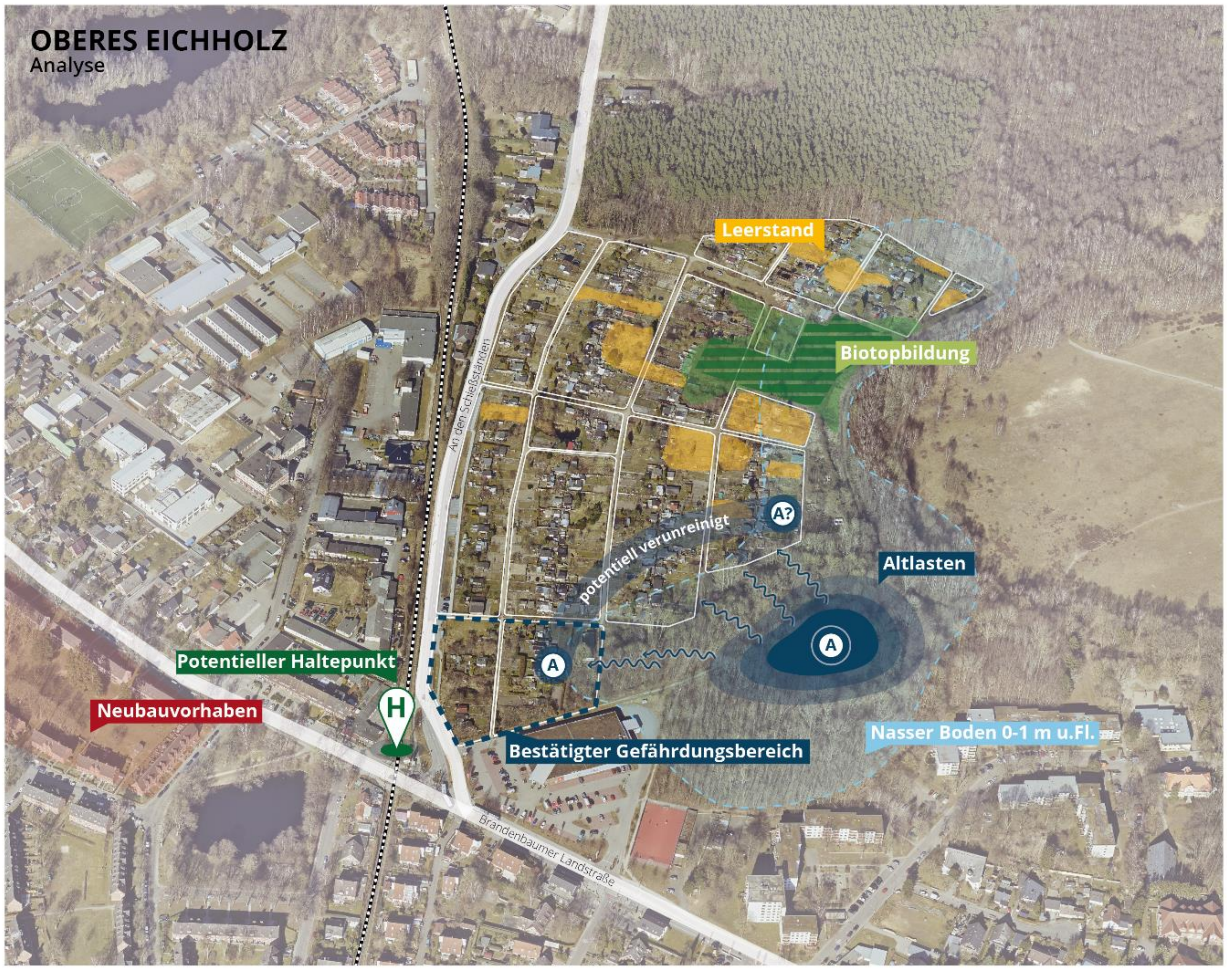


Abbildung 8: Analyse Eichholz

In der Grundlagenanalyse von 2019 wurde die Anlage Oberes Eichholz (Teil des Kleingartenvereins Eichholz) als Standort mit guter Standorteignung aber schlechtem Zustand eingestuft. Die Anlage leidet unter Vernässung im östlichen Bereich (entlang der Waldkante). Dort befindet sich auch ein Großteil der Leerstände. Die Dynamik der Anlage ließ sich von 2004 bis 2018 als eher negativ einschätzen, da es vermehrt Flächenrückgaben an die Hansestadt Lübeck gab und nach wie vor gibt (vgl. Protokoll der Jahreshauptversammlung 2023).

Die Anzahl der leerstehenden Parzellen beläuft sich Ende 2022 auf 26 (was eine leicht positive Veränderung im Vergleich zu 2020 darstellt). Trotz verbesserter Pachtsituation scheint der

äußere Eindruck der Anlage nicht einladend zu sein (vgl. Protokoll Jahreshauptversammlung 2023). Gemeinschaftsarbeiten werden nicht ausreichend geleistet, dies wirke sich auf das äußere Erscheinungsbild der Anlage aus (vgl. ebd.). Neben dem teilweise ungepflegten Erscheinungsbild fällt auf, dass einige Parzellen nicht dem Charakter eines Kleingartens nach § 1 BKleinG entsprechen (Stand Mai 2024). Die gärtnerische Nutzung von etwa 1/3 ist nicht sichtbar, im Vordergrund steht der Erholungscharakter (Spielgeräte, Rasenflächen etc.)

Im Rahmen der Kontrolluntersuchung und Nachsorge bekannter Altablagerungen wurde im November 2023 eine erneute Prüfung und Dokumentation der Schadstoffentwicklung in der Anlage Oberes Eichholz (Altablagerung Nr. 32 „Brandenbaumer Landstraße/Behaimring) durchgeführt. Es wurden mehrere Bodenproben genommen und an verschiedenen Stellen die Grundwasserbelastung kontrolliert. Im Ergebnis wurden flächige Überschreitungen des Prüfwertes für PAK (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) festgestellt. PAK ist in höherer Konzentration gesundheitsgefährdend. Bereichsweise wurden auch die Prüfwerte für das Schwermetall Blei überschritten.

Seitens der Unteren Bodenschutzbehörde und dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften wurden dem Verein bereits folgende Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Verzicht auf Anbau von Obst und Gemüse in den belasteten Böden
- Anbau von Nahrungspflanzen in Hochbeeten
- Maßnahmen, die direkten Bodenkontakt vermeiden (Rasenpflanzung, Pflanzung von Bodendeckern, begrenzter Bodentausch in stark beanspruchten Bereichen)
- Vermeidung von Bodenbewegungen
- Untersagung von Grundwassernutzung

Die betroffenen Pächter:innen wurden informiert und sind mit den Schutzmaßnahmen einverstanden.

Neben den Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen ist nach heutiger Einschätzung ebenfalls eine langfristige Aufgabe der Kleingartennutzung in den betroffenen Bereichen denkbar.

STANDORTPOTENTIALE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

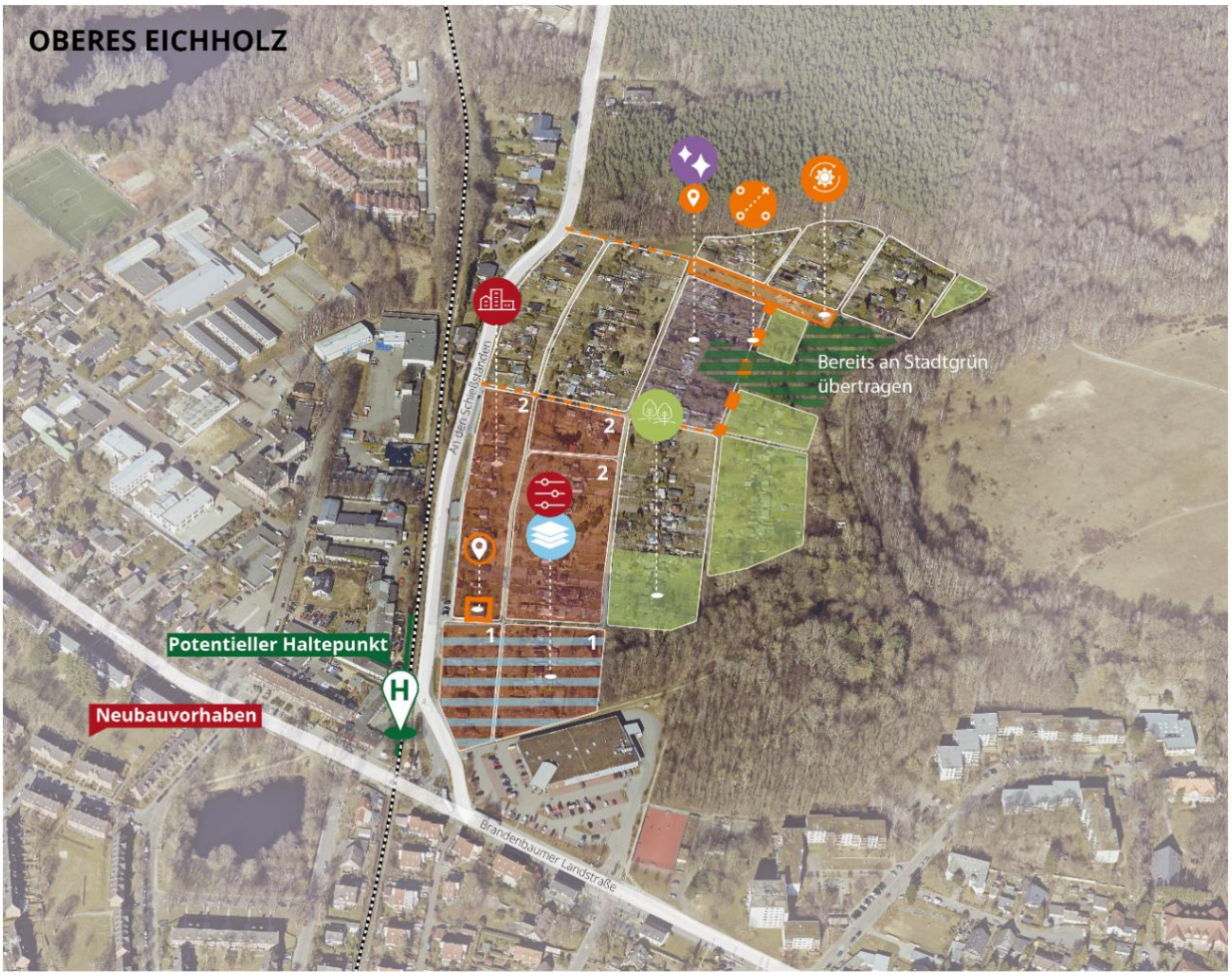


Abbildung 9: Konzept Oberes Eichholz

Die Anlage Oberes Eichholz übernimmt trotz verbesserungswürdigem Pflegezustand eine wichtige Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnquartiere, die vorwiegend von Geschosswohnungsbau geprägt sind. Im Einzugsgebiet von 500 Metern um die Kleingartenanlage leben etwa 3.200 potentielle Nachfrager:innen. Die potentielle Nachfrage wird tendenziell steigen, da entlang der Brandenbaumer Landstraße einige Neubauvorhaben mit verdichtetem Geschosswohnungsbau geplant sind. Der Erhalt der Anlage an diesem Standort ist dementsprechend notwendig, sinnvoll und sollte forciert werden.

Bauliche Inwertsetzungmaßnahmen, könnten dabei helfen, den Anlagenzustand zu verbessern und die Attraktivität zu steigern. Dabei geht es vor allem um die Instandhaltung der Wegebeziehungen und der Gemeinschaftsflächen. Die ehemalige Festwiese wird überwiegend zum Abstellen von Fahrzeugen benutzt. In den Randbereichen sammelt sich vermehrt Sperrmüll. Hier fehlt es an geeigneten Abstellflächen für eine geordnete, temporäre Zwischenlagerung. Der Weg davon ausgehend Richtung Süden der Anlage ist zugewachsen und der vernässte Boden deutlich spürbar. Hier gilt es Maßnahmen zu ergreifen, die sicheres Passieren des Wegs und die Zugänglichkeit der Parzellen ermöglicht.

Darüber hinaus sollten die aktuell leerstehenden Parzellen in den zu erhaltenen Bereichen möglichst zügig frei geräumt werden, um weitere Biotopbildung zu verhindern und eine mögliche Neuverpachtung handhabbar zu machen oder ganz bewusst eine naturräumliche Rückgewinnung zu ermöglich. Wichtig ist ein bewusster Umgang mit „Problemparzellen“.

Der zentrale Bereich der Anlage, direkt angrenzend an der ehemaligen Festwiese, ist teilweise von Leerstand und Grünbildung geprägt. Einige Parzellen werden sich selbst überlassen, andere Teilflächen wurden bereits an die Hansestadt Lübeck zurückgegeben. Im Zusammenhang mit der baulichen Aufwertung der Wege sowie der Wiese, könnte dieser zentrale Bereich der Anlage umstrukturiert und für neue Gartenwelten vorbereitet werden. Die interkulturelle Nachbarschaft könnte hier ein neues Gartenangebot bekommen, dass auf die spezifischen Bedarfe und Wünsche der Bewohnerschaft eingeht. Denkbar wären z.B. offizielle „Spiel-Gärten“, die von Familien vor Ort gemeinschaftlich genutzt werden können, in denen Kinder in einem geschützten, aber freien Raum, Möglichkeiten zur Bewegung im Grünen haben. In der Ortsbegehung wurde deutlich, dass einige Familien die Parzellen bereits zu diesem Zweck nutzen. Vor dem Hintergrund des hohen Anteils von Bewohner:innen mit Migrationshintergrund, wären auch interkulturelle Gärten eine denkbare Gartenform, die sich in ihrem Angebot an der Vielfalt der Nutzenden und deren Bedarfe orientieren kann.

Die Anlage ist entlang des Waldrands sowie auf den Flächen mit nassem Boden bereits deutlich von sukzessiver Grünbildung geprägt. Auf einigen Flächen scheint die Parzellenstruktur bereits vollständig aufgehoben zu sein, was bei einem historischen Abgleich zwischen Gründungsjahren und heutigem Zustand deutlich wird. Hinsichtlich der geringen kleingärtnerischen Aktivitäten und der bereits eingesetzten Rückeroberungsdynamik des Naturraums sollte auf den grün markierten Bereichen eine bewusste Renaturierung forciert werden. Gerade im Hinblick auf menschlich herbeigeführte Bodenbelastung in den 50er und 60er Jahren, kann und sollte hier ein Ausgleich geschaffen werden. Denkbar wäre eine Erweiterung des angrenzenden Landschaftsschutzgebiets Lauerholz, um die ursprüngliche Zusammengehörigkeit des Landschaftsraums wiederherzustellen. Zur Renaturierung der Flächen können Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein abgerufen werden (z.B. die Richtlinie zur Flächenrevitalisierung des MEKUN).

Anknüpfend an die Analyseerkenntnisse, sollte es zunächst das Ziel sein, Klarheit über die Perspektive der Bodenverunreinigungen zu erlangen, um den Bestand zu sichern und Nachnutzungspotentiale zu bewahren.

Nach der vollständigen Bodenuntersuchung des Geländes sollten verunreinigte Bereiche saniert und gesichert werden. Für die Untersuchung und Sanierung können Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein genutzt werden (z.B. die Altlasten-Förderrichtlinie des MEKUN). Bei der Sanierung ist es erforderlich, dass die geplante Nachnutzung fachlich abgestimmt ist, da sich der Sanierungsgrad an der Sensibilität der Nutzung orientiert.

Neben der Bedeutung der Anlage als wichtige Grünraumversorgung birgt der Standort jedoch weiteres Inwertsetzungspotential, das sich primär aus dem geplanten verkehrsinfrastrukturellen Ausbau vor Ort begründet.

Am Kreuzungsbereich Brandenbaumer Landstraße und An den Schießständen ist mit einem Zeithorizont von 2035-2040 ein Ausbau des Regio-S-Bahn-Netzes angedacht, das für eine verbesserte Anbindung des Stadtteils an die Gesamtstadt sorgen würde. Der Stadtteil würde als Wohnstandort, sogar gemischt genutztes Quartierszentrum, weiter an Attraktivität gewinnen, die Anbindung wirkt dabei als Impulsgeber. Teilflächen der Anlagen bieten dabei ein enormes Flächenpotential für Nachverdichtungsvorhaben. Entlang An den Schießständen wäre eine straßenbegleitende Bebauung denkbar, die als Lärmschutz für die rückwärtigen Kleingartenparzellen dienen kann, was sich positiv auf die Standortqualität der Anlage auswirkt. Mit einer groben Massenstudie auf den betreffenden Flächen (etwa 2,7 ha) könnten insgesamt ca. 150 Wohneinheiten entstehen.

Als Folge der Nachverdichtung ist ein Nachfrageanstieg im direkten Wohnumfeld zu erwarten, was die Chance bietet den Verein auch langfristig über die Demographie bedingte Fluktuation hinaus zu stabilisieren. Die Entwicklung als Siedlungsflächen kann dazu beitragen, die Kosten für die Altlastensanierung (zumindest teilweise) wieder auszugleichen und bietet eine Nachnutzungsperspektive für die betroffenen Flächen. Für die Entwicklung als Siedlungsfläche wäre ein schrittweises Vorgehen denkbar. In einem ersten Abschnitt könnten die von Altlasten betroffenen Flächen saniert und für die Wohnnutzung vorbereitet werden. Bei anhaltendem hohen Bedarf nach Wohnflächen sowie einem anhaltenden Rückgang genutzten Parzellen, wäre ein zweiter Abschnitt für die Wohnflächenentwicklung denkbar. Dieser wäre straßenbegleitend entlang An den Schießständen sinnvoll.

Bei einer Siedlungsentwicklung entlang der Straße An den Schießständen, würde die Fläche des derzeitigen Vereinsheims überplant werden. Dieses könnte Platz finden auf den Flächen des Kernbereichs südlich der Festwiese/Gemeinschaftsfläche.

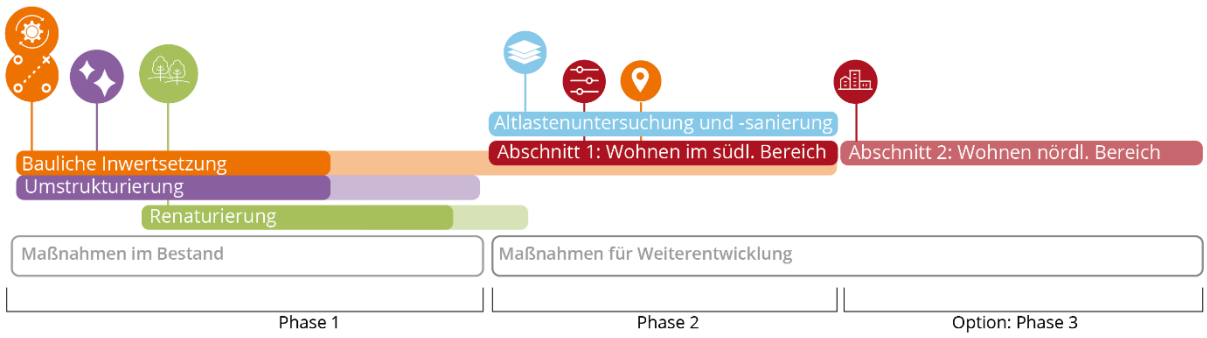


Abbildung 10: Vorgehensstruktur Oberes Eichholz

Flächenbilanz	IST	Kleingarten	8 ha, 170 Parzellen
	NEU	Kleingarten	4 ha, ca. 90 Parzellen
		Natur und Erholung	1,3 ha
		Wohnen	2,7 ha, ca. 150 WE

Abbildung 11: Flächenbilanz Oberes Eichholz

HERRENGARTEN I-IV & HERRENDAMM (SLn5/SLn6)

LAGE	St. Lorenz Nord
ANZAHL PARZELLEN	ca. 530 Parzellen auf 30 ha (Herrengarten I-IV 380 Parzellen, Herrendamm 150 Parzellen)
ANLAGENPROFIL UND ZUSTAND	

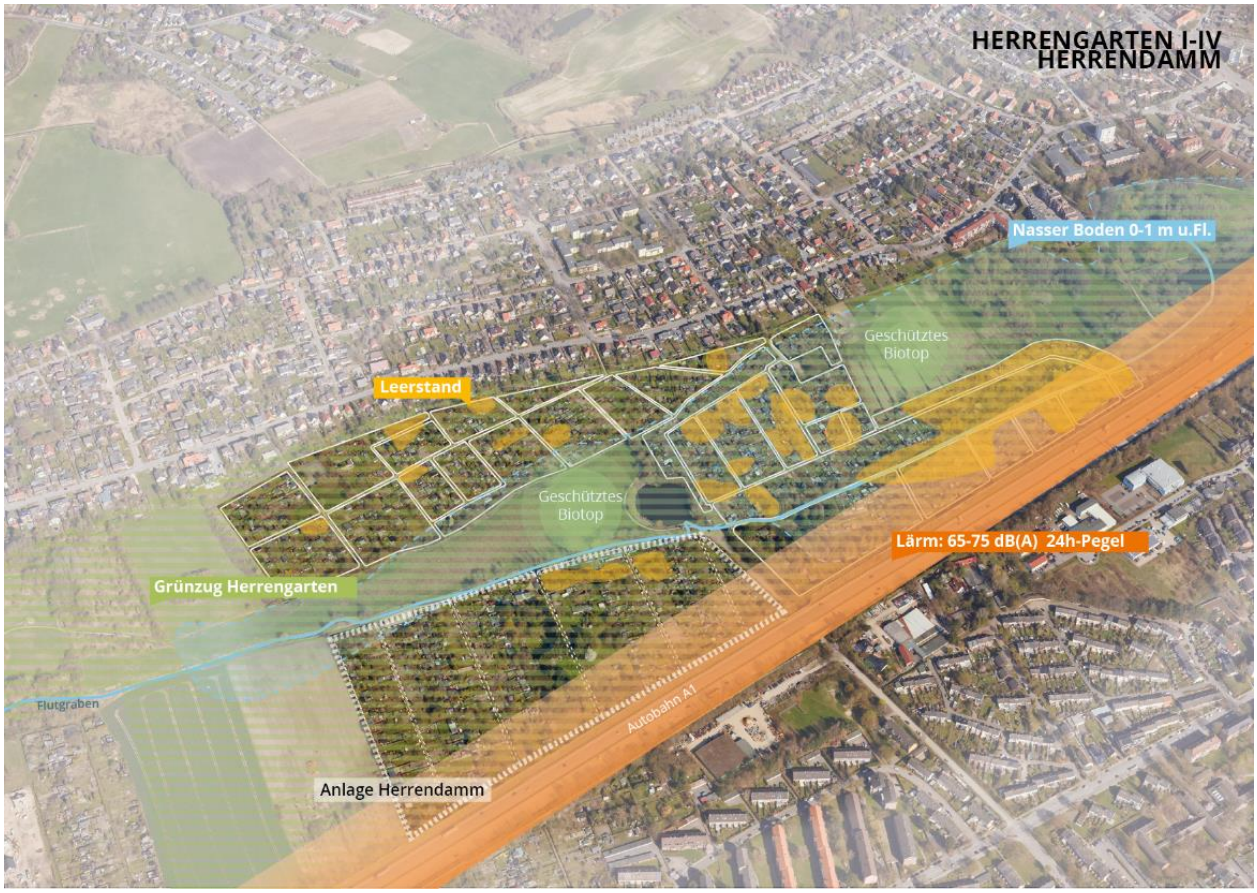


Abbildung 12: Analyse Herrendamm / Herrengarten

Aufgrund der räumlichen Verbundenheit der Anlagen, werden diese im Folgenden gemeinsam betrachtet. Die Kleingartenanlagen Herrengarten I-IV und Herrendamm liegen laut LEK (Erholung in Lübeck) innerhalb des Grünzugs Herrengarten. Entsprechend dieser Kategorisierung ist dem Standort eine grünräumliche Bedeutung beizumessen. Der Grünzug dient vorwiegend der lokalen und wohngebietsnahen Versorgung mit Erholungsflächen.

Die tatsächliche Erholungsqualität im Grünzug Herrengarten sowie Herrendamm ist jedoch räumlich unterschiedlich zu bewerten. Bereits 2019 war die Anlage Herrengarten I-IV von einer extrem hohen Leerstandsrate sowie einem fast flächendeckend mangelhaften Pflegezustand geprägt. Auch 2023 ist in den Teilbereichen nahe der A1 sowie parallel zum Flutgraben aufgrund des mangelnden Pflegegrads der Anlage bzw. dessen Wege sowie starker Vernässung die Attraktivität stark gemindert. Hoher Leerstand in den entsprechenden Anlagenbereichen zeigt sich auch heute in Form einer erkennbaren Wildnis- bzw. Grünbildung. Wege sind, vor allem im östlichen Teil entlang des Flutgrabens, teilweise kaum passierbar.

In der Anlage Herrendamm lässt sich ebenfalls ein leichter Abwärtstrend beobachten, wenn gleich der Anlagenzustand insgesamt etwas besser zu beurteilen ist als die angrenzende Anlage Herrengarten. Aufgrund der Lage entlang der Autobahn A1 ist Verkehrslärm flächendeckend in beiden Anlagen wahrnehmbar.

Auf dem Gebiet der Anlagen Herrengarten I-IV befinden sich laut Altlastenkataster eine verdachtsentkräftete Altablagerung und ein Prüffall. Je nach geplanter Nachnutzung muss hier spezifisch untersucht werden. Entlang des Flutgrabens sind große Teile der Anlage von Weichschichten (Torf) geprägt. Im Bereich dieser organischen Weichschichten kann es im Untergrund zu der Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und Anlagen wie Keller, Leitungen und Schächte eindringen und dort in Verbindung mit Luft-Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Bei Umnutzungen ist dies zu berücksichtigen und ggf. sind technische Sicherungsmaßnahmen umzusetzen. Eine Siedlungsentwicklung auf den entsprechenden Bereichen sollte allerdings aufgrund der grünräumlichen Bedeutung (u.a. Gewässerentwicklungskorridor entlang des Flutgrabens, geplantes LSG Steinrade, Kaltluftentstehungsgebiet, Biotopverbund) nicht forciert werden.

STANDORTPOTENTIALE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

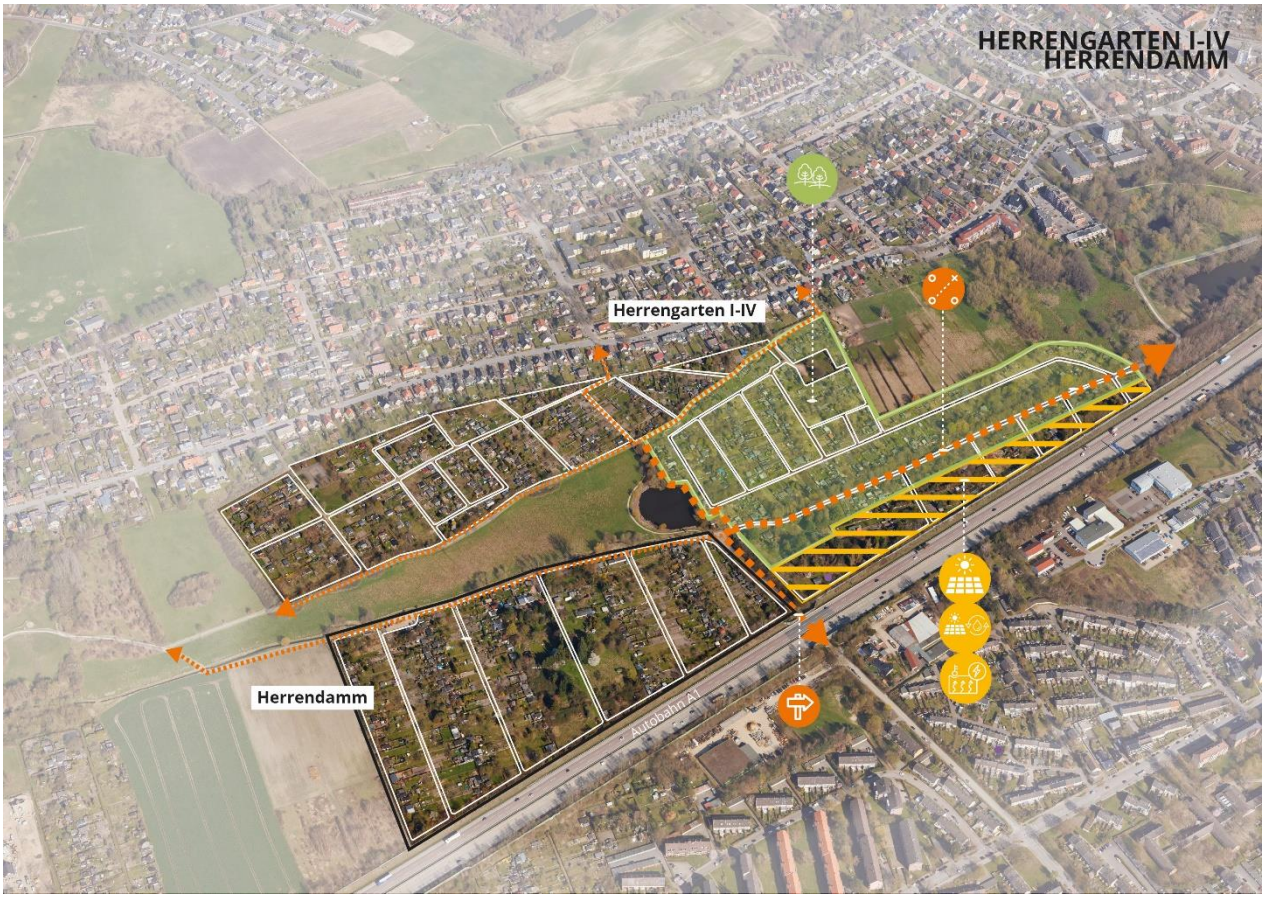


Abbildung 13: Konzept Herrendamm / Herrengarten

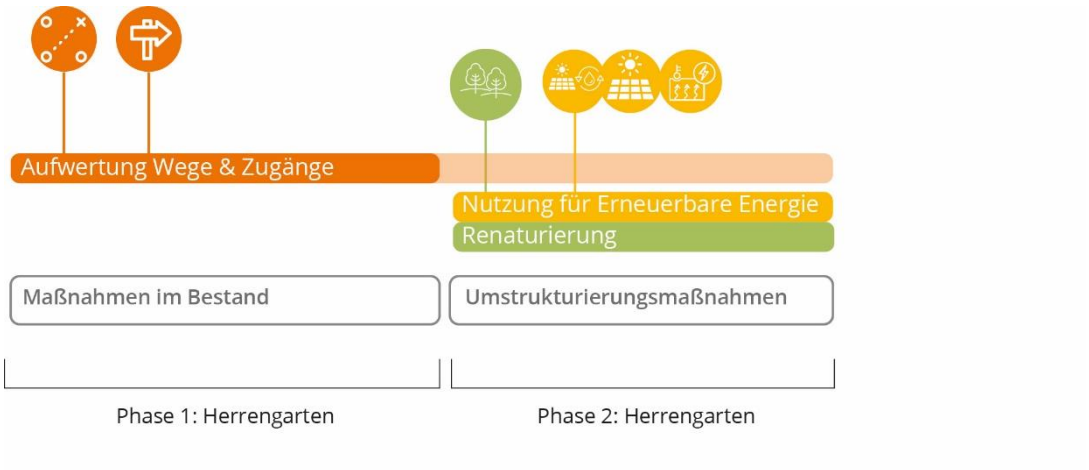
Um der Erholungsfunktion gerecht zu werden, können für die Anlagen Herrengarten und Herrendamm unterschiedliche Inwertsetzungsmaßnahmen ergriffen werden. Die Aufwertung der Wegebeziehungen spielt dabei eine wichtige Rolle, denn diese sorgt für eine attraktive Vernetzung von Landschaftsraum und Kleingarten und verbindet des ursprünglichen Herrengarten im Osten mit dem sich öffnenden Landschaftsraum im Westen. Auch die Attraktivität der Eingangssituationen, vor allem unterhalb der A1-Unterführung, gilt es zu verbessern (z.B. Beleuchtung, Beschnitt der Grünränder entlang der Straße zur Steigerung der Sichtbarkeit).

Die Kleingartenanlagen liegen in einem Gewässerentwicklungskorridor mit hoher Bedeutung für den Naturschutz. Für die Teilbereiche in der Anlage Herrengarten I-IV, die stark von Leerstand und Biotopbildung geprägt sind, ist eine sinnfällige Weiterentwicklung abgängiger Flächen die Renaturierung. Die hohe klimatische Bedeutung als Luftleitbahn und Kaltluftschneise wird so weiter aufrechterhalten. Gleichzeitig können die renaturierten Bereiche als Ausgleichsfläche für Vorhaben im Umfeld genutzt werden.

Aufgrund der Lage entlang der Autobahn liegt nahe, für den Kleingarten nicht mehr benötigte Flächen als Eignungsfläche für Erneuerbare Energien einzuordnen. Neben dem Mehrwert für den Klimaschutz ergibt sich auch ein wirtschaftlicher Mehrwert. Durch die Schaffung von Photovoltaik- oder Solarthermie-Anlagen oder auch Geothermie-Anlagen und die damit verbundene Strom- bzw. Wärmeproduktion können Marktprämien bzw. Einspeisevergütungen erzielt werden. Dadurch können Kosten, die durch die Rücknahme von Parzellen entstehen, ausgeglichen werden. Im Rahmen der Kommunalen Wärmeplanung gilt es zu prüfen, in wieweit die Flächen zur Nah-Wärmeversorgung des Umfelds genutzt werden können. Aus der Sicht des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz sind PV-Nutzung und die Funktion als Grünzug nicht miteinander vereinbar. Bestehende Zielkonflikte mit der Naherholungsfunktion müssen im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens gelöst werden.

Die Weiterentwicklung der Anlagen kann stufenweise erfolgen:

Abbildung 14: Vorgehensstruktur Herrengarten/Herrendamm



Flächenbilanz

IST	Kleingarten (Herrendamm + Herrengarten)	30 ha, 530 Parzellen
NEU	Kleingarten	19 ha, 350 Parzellen
	Natur und Erholung	7 ha
	Erneuerbare Energie	4 ha

Abbildung 15: Flächenbilanz Oberes Eichholz

TRAVETAL (SLs5)

LAGE	St. Lorenz Süd
ANZAHL PARZELLEN	ca. 430 Parzellen, 13,5 ha
ANLAGENPROFIL UND ZUSTAND	

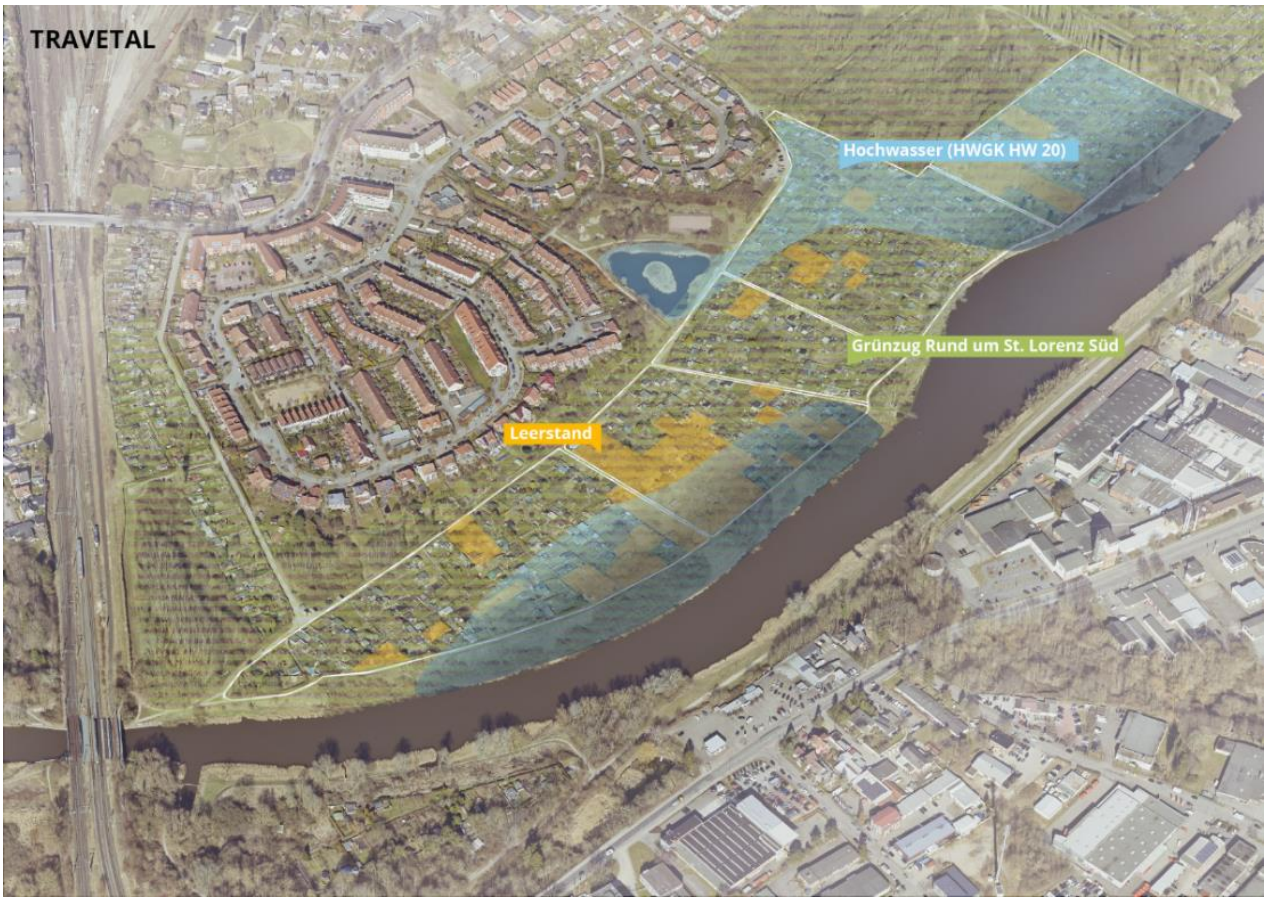


Abbildung 16: Analyse Travetal

Bereits 2019 zeichnete sich eine negative Dynamik ab, die sich bis heute nicht augenscheinlich verbessert hat. Die Anlage besitzt als Teil des Grünzugs Rund um St. Lorenz Süd ein großes Lagepotential, das jedoch nicht ausgeschöpft wird.

Großflächige Bereiche der Anlage Travetal sind bei Hochwasserereignissen von Überflutungen betroffen. Anders als die angrenzenden Kleingartenanlagen (Anlage Lachswehrinsel und Anlage Finkenberg), die ebenfalls bei Küstenhochwasser überschwemmt werden, ist die Anlage Travetal zusätzlich von einem hohen Leerstand geprägt und in einem schlechten Pflegezustand. Besonders in den häufig überschwemmten und nassen Bereichen ist eine Häufung von leerstehenden Parzellen erkennbar (Bezugsgröße HWGK 20). Laut Hochwasserstufenkarte der Hansestadt Lübeck ist ein Großteil die Anlage Travetal der Hochwasserstufe 3 von 6 zuzuordnen, ist also überflutet sobald das Hochwasser über 1,8 m NHN steigt.

Zwischen Wasserkante und Kleingartenanlage verläuft ein Spazierweg, der jedoch nicht an die Anlage angebunden ist. Es fehlt an begehbaren Wegebeziehungen, die die Anlage mit dem attraktiven Landschaftsraum verbinden.

Die Anlage ist großflächig von Weichschichten (Torf) geprägt. Im Bereich dieser organischen Weichschichten kann es im Untergrund zu der Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und Anlagen wie Keller, Leitungen und Schächte eindringen und dort in Verbindung mit Luft-Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Bei möglichen Baumaßnahmen ist dies zu berücksichtigen und ggf. technische Sicherungsmaßnahmen umzusetzen.

STANDORTPOTENTIALE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

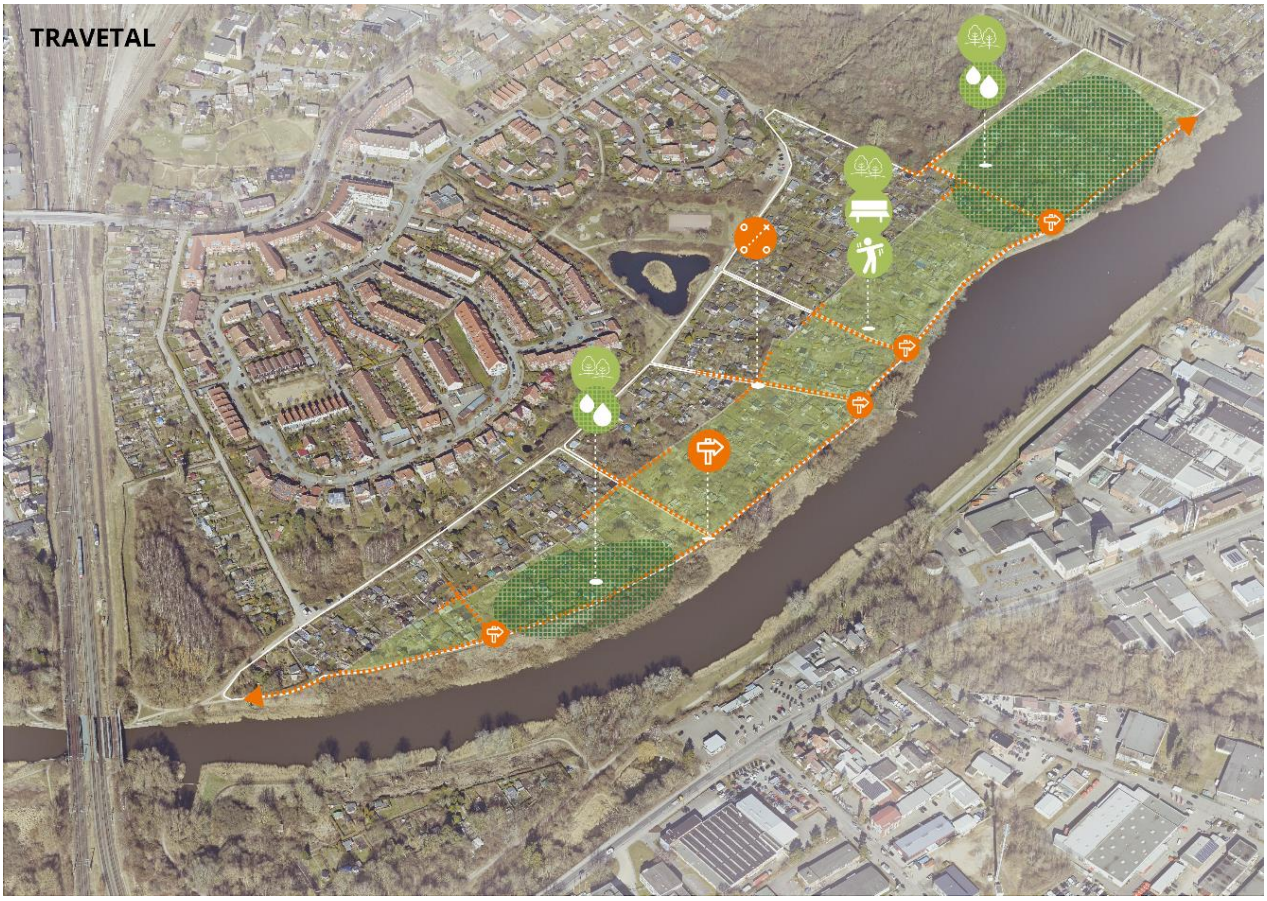


Abbildung 17: Konzept Travetal

Die Kleingartenanlagen entlang des Grünzugs der Trave sind theoretisch sehr raumprägend für den Stadtteil St. Lorenz Süd. Zudem gibt es im Umkreis von 500 m ca. 4.500 potentielle Nachfrager, die im verdichteten Geschosswohnungsbau leben. Beides spricht für den Erhalt der Anlage und macht folglich Inwertsetzungsmaßnahmen im Bestand notwendig. Gleichzeitig gilt es, sich kritisch mit denjenigen Bereichen auseinanderzusetzen, die bereits von gefestigtem Leerstand geprägt sind und zu eruieren, wie ein nachhaltiger Umgang mit diesen städtischen

Flächen aussehen kann. Durch eine Verkleinerung der Anlage, könnte der Leerstand beherrschbar gemacht und notwendige Aktivitäten räumlich konzentriert werden.




Um die Anlage Travetal als erfahrbaren Stadtbaustein und Freiraum weiterzuentwickeln, ist die Vernetzung an die umliegende Grünstruktur wichtig. Um eine bessere Anbindung an die Umgebung zu schaffen, ist ein Ausbau der Wegebeziehungen notwendig sowie eine verstärkte Pflege des Bestandswegenetzes. Die fußläufige Anbindung an den Travewanderweg wäre ein Mehrwert für Kleingärtner:innen und Öffentlichkeit. Hier gilt es, Zugänge zwischen Anlage und öffentlicher Grünfläche zu schaffen. Die Idee der Qualifizierung der Wegebeziehungen greift auch das städtische Freiraumprogramm auf.





Das Klimaanpassungskonzept der Hansestadt Lübeck sieht vor, Niederungen und Gewässerränder von Bebauungen freizuhalten. Auf Grund der innenstadtnahen Lage könnte der Grünzug in Zukunft in Teilen für die Öffentlichkeit geöffnet und als Erholungsgebiet weiter qualifiziert werden. Die wassernahen Flächen können als renaturierte Grün- und Retentionsfläche genutzt werden. Eine Kombination mit anderen freiraumorientierten Nutzungen (Spielplatz, Parcours etc.) müsste geprüft werden. Für St. Lorenz Süd als Stadtteil mit ausgeprägtem Grünflächenmangel würde die Anlage eine wichtige Erholungsfunktion übernehmen.



Dieser Ansatz entspricht dem Freiraumprogramm Teil 2 der Hansestadt Lübeck, in dem ein zentrales Leitbild die Bedeutung der Grünräume am Wasser thematisiert. Neben der Klimaanpassungsfunktion ist die Nutzbarkeit von Uferbereichen ein Standortfaktor der Lübecker Lebensqualität und kann mit dieser Maßnahme gestärkt werden.

Die landschaftsplanerische Ausgestaltung kann sich an den klimatischen und topographischen Gegebenheiten orientieren. Bereiche, die weniger von Hochwasserereignissen betroffen sind, eignen sich demnach mehr für eine auch bauliche Inwertsetzung, wohin gehen die stark überschwemmten Bereiche von jeglichen Baumaßnahmen frei zu halten sind.

In einigen Teilbereichen ist bereits Sukzession bzw. Grünbildung zu erkennen. Hier gilt es, einen Umgang zu finden, wie ein Übergang von Grünfläche als Kleingarten zur Grünfläche als Parkanlage ermöglicht werden kann. Vernachlässigte Pflege der Parzellen kann langfristig den Entwicklungsspielraum als „nutzbare“ Fläche einschränken bzw. eine Wiedernutzbarmachung verhindern, da diesen Flächen durch die Ansiedlung von Flora und Fauna ein hoher Naturschutzwert beigemessen werden. Im Detail ist hier ein landschaftsarchitektonischer Entwurf notwendig, der die konzeptionellen Ansätze weiter ausdifferenziert. Impressionen für landschaftsarchitektonischen Bausteine sind im Folgenden zu finden (Abb. 20).

Die Aufgabe und Rücknahme von Kleingärten entlang der Kanal-Trave und Herrichtung als Grün- und Retentionsfläche stellt hier allerdings eine besondere finanzielle Herausforderung dar – denn es fallen ausschließlich und nicht geringe Kosten an. Hier ist zu prüfen, ob Förderprogramme (z.B. zur Anpassung an den Klimawandel) weiterhelfen können.

Folgende Schritte wären zur Qualifizierung des Freiraums notwendig:

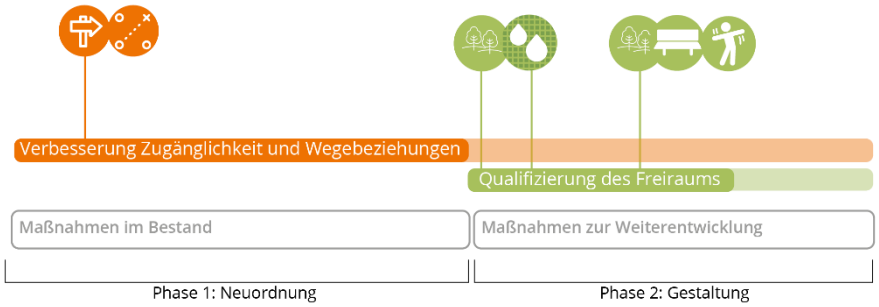


Abbildung 18: Vorgehensstruktur Travetal

Flächenbilanz:

IST	Kleingarten	13,5 h 430 Parzellen
NEU	Kleingarten	6 ha, 200 Parzellen
	Natur und Erholung	7,5 ha

Abbildung 19: Flächenbilanz Travetal



Flusspark Lünen
Erholung und Anbindung, Nutzung von natürlichen topographischen Gegebenheiten (5)



Bilder: © C. Dreyße
https://www.wbp-landschaftsarchitekten.de/projekte/flusspark-luenen/

Abbildung 20: Inspirationen Entwicklung Travetal

LAUERHOF (SG10)

LAGE	St. Gertrud
ANZAHL PARZELLEN	Ca. 380 Parzellen, 16 ha
ANLAGENPROFIL UND ZUSTAND	



Abbildung 21: Analyse Lauerhof

In der Regel lässt sich die Funktionsfähigkeit von Anlagen – zumindest teilweise – von der Standorteignung ableiten. Die Anlage Lauerhof ist hier jedoch ein Gegenbeispiel. Lauerhof ist aufgrund von Wegebeziehungen attraktiv für Spaziergänger, ist nicht von Lärmemissionen betroffen und besitzt 4.500 potentielle Nachfrager:innen in einem Umkreis von 500 m. Die

Anlage ist kaum von vernässten Böden betroffen und es liegen keine Hinweise auf Altlasten vor (Stand 2024). Trotzdem ist die Anlage nach wie vor von deutlich sichtbaren Leerständen und einem schlechten Pflegezustand geprägt. 2016 wurden für die Wohnquartierentwicklung „Lauerhofer Feld“ bereits große Teile der Anlage an die HL zurückgegeben. Die Nachfragesituation und der Zustand hat sich seitdem jedoch nicht verbessert. Der Leerstand umfasst laut Angaben des Vereinsvorsitzenden etwa 40 %. Der demographische Wandel trage weiter zum Leerstand bei, der sich letztlich im gesamten Gelände verteilt. Es lässt sich aber im nördlichen Bereiche eine gewisse Konzentration erkennen.

STANDORTPOTENTIALE UND ENTWICKLUNGSOPTIONEN

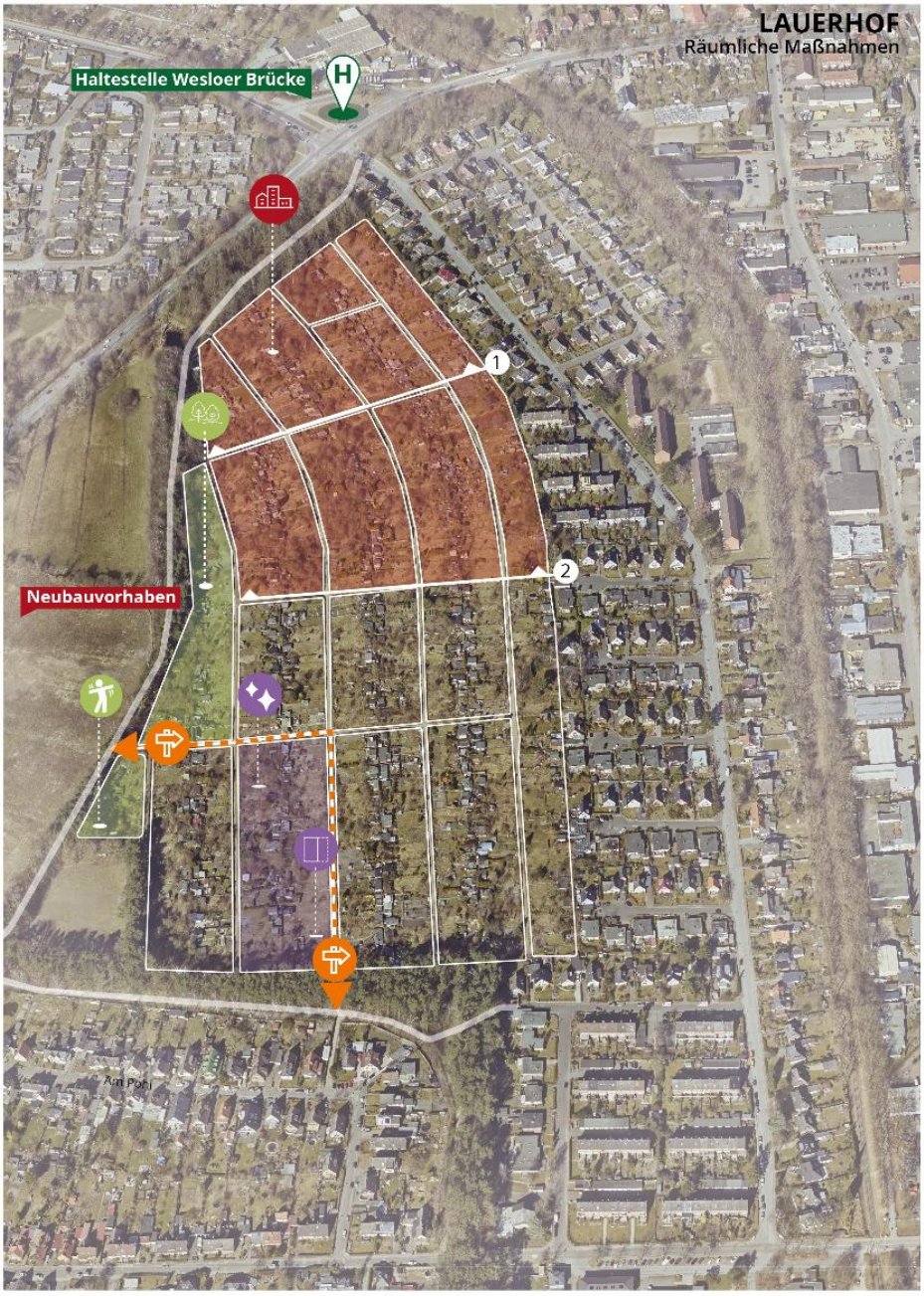


Abbildung 22: Konzept Lauerhof

Um den Bestand zu stärken, gilt es, sich an dem tatsächlichen Bedarf des Vereins zu orientieren. Beispielhafte Maßnahmen für eine Inwertsetzung sind die Schaffung und Pflege einer angemessenen Zufahrt und Eingangssituation sowie eines ausreichend großen Müllplatzes. Im Rahmen eines Termins mit Vereinsvertreter:innen wurden diese Aspekte bereits diskutiert und es wurde deutlich gemacht, dass sich die fehlende infrastrukturelle Ausstattung negativ auf die Attraktivität des Vereins auswirke. Um den Bestand und das Umfeld zu vernetzen, sollten bestehende Wegebeziehung in Stand gesetzt werden. Eine wichtige Achse ist die Verbindung zwischen Neubaugebiet Lauerhofer Feld – Kleingartenanlage und den südlichen Bereich des Brandenbaumer Felds.

Es gibt Bereiche, die von dauerhaftem Leerstand und Grünbildung geprägt sind. Verfallene Hütten und Müll wurden jedoch nicht geräumt. Offenbar werden die entsprechenden Parzellen nicht mehr der kleingärtnerischen Nutzung zugeführt oder der Aufwand ist zu groß, diese wieder in einem angemessenen Zustand herzustellen. Vor allem in den Bereichen entlang des Grünstreifens, der das Neubaugebiet Lauerhofer Feld und die Kleingartenanlage trennt, könnten die Flächen zurückgegeben und renaturiert werden – ggf. als Ausgleich für weitere bauliche Maßnahmen. Südlich, direkt angrenzend zum bestehenden Bolzplatz, wäre eine Umnutzung denkbar, um das bestehende Sport-/Freizeitangebot zu erweitern. Denkbar wäre hier die Schaffung eines Calisthenic-Parks oder ähnliches.

Auch eine räumliche Umstrukturierung von Parzellen könnte dazu beitragen, neue Formen des Gärtnerns zu ermöglichen und damit die Nutzergruppen zu erweitern. Denkbar wäre hier z.B. eine Kooperation mit umliegenden Kitas oder Schulen, im Sinne eines Grünen Klassenzimmers. Mit Hilfe einer Parzellenteilung könnte auf gleicher Fläche doppelte Mitgliedsbeiträge erwirtschaftet werden und Pflege und Instandhaltung für „Neugärtner:innen“ werden handhabbarer.

Trotz der Flächenrückgabe des westlichen Teils der Anlage Lauerhofer Felds hat sich die Nachfragesituation auf dem noch bestehenden Gelände bisher kaum verbessert. Perspektivisch könnte sich die Lage verändern, wenn das Neubaugebiet Schlutuper Straße/ Lauerhofer Feld (B-Plan 07-32-00) entwickelt wird. Nichts desto trotz ist die Anlage nach wie vor sehr groß, sodass eine erneute Flächenrückgabe / Anlagenverkleinerung mitgedacht werden sollte.

Hinsichtlich einer möglichen Neuordnung ist es theoretisch denkbar, den angrenzenden Eigenheimbesitzern, die teilweise leerstehende Parzellen angemietet haben, die Flächen zum Kauf anzubieten. Allerdings stellt dies keinen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden dar. Gemäß Grundlagenbeschluss für den Flächennutzungsplan gibt es einen Bedarf nach weiteren Wohnbauflächen. Die Fläche besitzt eine integrierte Lage, ist über die Wesloer Brücke gut mit dem ÖPNV angebunden, ist nicht besonders eingeschränkt durch Bodenbeschaffenheit oder anderen naturräumlichen Gegebenheiten. Es wird empfohlen, eine Umwandlung in Wohnbebauung im nördlichen Bereich vorzunehmen. Aus der Sicht des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz besteht hier jedoch ein Zielkonflikt mit der Landschaftsplanung und Klimabelangen, denn der geplante Umfang der Bebauung würde den bereits durch das angrenzende B-Plangebiet Lauerhofer Feld erheblich verkleinerten Grünzug noch stärker reduzieren. Das Ausmaß einer wohnbaulichen Entwicklung ist daher im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens festzulegen.

Eine bauliche Entwicklung könnte in zwei Phasen geschehen, beginnend entlang der Schlutuper Straße.:

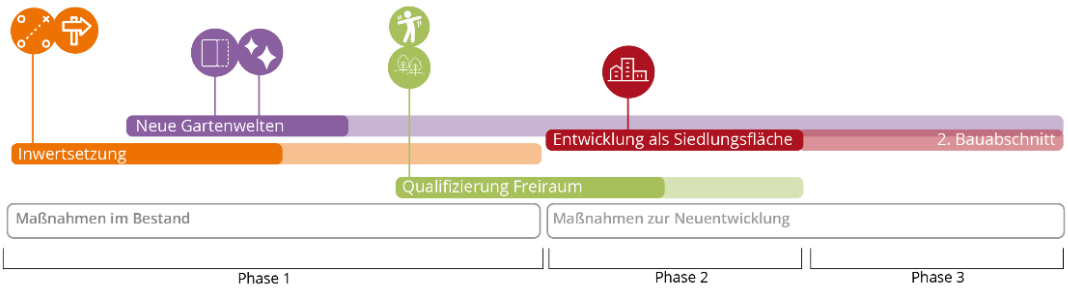


Abbildung 23: Vorgehensstruktur Lauerhof

Flächenbilanz:

IST	Kleingarten	16 ha 380 Parzellen
NEU	Kleingarten	8 ha, 175 Parzellen
	Natur und Erholung	1 ha
	Siedlungsfläche	7 ha, 280 WE

Abbildung 24: Flächenbilanz Lauerhof

5.1.5 Überblick Anlagen mit langfristigem Entwicklungspotential

Bei den folgenden Anlagen handelt es sich um Kleingartenflächen, die sich langfristig für eine Teil-Umnutzung eignen, sollte sich der Anlagenzustand verschlechtern. Da es derzeit aufgrund positiver oder gleichbleibender Dynamik (seit 2019) sowie mittleren bis guten Anlagenzustand keinen Anlass gibt, als Stadt kurzfristig aktiv zu werden, zeigen folgende schematische Darstellungen diejenigen Bereiche, die sich – ganz grundsätzlich aufgrund von Standortgegebenheiten, Lage und Nachbarschaft - für eine Umnutzung eignen. Da durch Rücknahme der im vorigen Kapitel aufgeführten (Teil)Flächen (einschließlich noch in Nutzung befindlicher Parzellen) bereits eine Konsolidierung der Kleingartenflächen im Stadtgebiet insgesamt eintreten wird und darüber hinaus nach wie vor ein Bevölkerungszuwachs in Lübeck zu verzeichnen ist, sollten hier zunächst keine Maßnahmen für eine Umnutzung ergriffen werden. Auch im Flächennutzungsplan sollen noch keine abweichenden Darstellungen vorgenommen werden.

Rittbrook (SG6) 238 Parzellen, ca. 12 ha	• Flächeneignung zur Entwicklung straßenbegleitender Wohnbebauung • Im hinteren Bereich Erhalt von kleingärtnerischer Nutzung
Glückauf / Sonnenhügel /Eichengrund (Kü2) 356 Parzellen, ca. 18,5 ha	• Eignung zur Entwicklung von Wohnbebauung entlang Kücknitzer Hauptstraße • Qualifizierung grüne Wegeverbindung zwischen Schule (Trave-Gymnasium) und umliegenden Wohnquartieren bzw. Vernetzung Grünzüge „Rehsprung“ mit „Mühlenbach und Siemser Tannen“ *Hinweis: Umfeldbelastung in der Umgebung (Herrenwyk) bekannt, bei Bebauungsvorhaben ist Prüfung der Bodenbelastung ggf. sinnvoll.*
Strecknitz I-II (SJ5) 250 Parzellen, ca. 11 ha	• Östlicher Bereich betroffen von nassem Boden • Vermehrter Leerstand im betreffenden Bereich bereits erkennbar • Eignung für Renaturierung
SIECHENBUCHT (Tr3) 32 Parzellen, ca. 1,8 ha	• Eignung als Fläche für Energieversorgung • Eignung als Bahnerweiterungsfläche *Hinweis: Diese Anlage befindet sich nicht im städtischen Eigentum. Auf die tatsächliche Entwicklung dieser Anlage kann die Hansestadt Lübeck keinen direkten Einfluss nehmen.*
HUGO-DISTLER-STRASSE (SLn8) 28 Parzellen, ca. 1,2 ha	• Eignung als Freiraum für angrenzende Wohnbebauung • Eignung als Fläche für Energieversorgung
ROTENHAUSEN (SLn9) 321 Parzellen, ca. 15 ha	• Eignung für Energieversorgung • Eignung für Wohnen
NEUHOF (SLn10) 540 Parzellen, ca. 23,7 ha	• Eignung für Gemeinbedarf • Eignung für Wohnen

Abbildung 25: Anlagen mit langfristigem Entwicklungspotential

5.2.1 Flächen nach Kategorie E4

An der Industriebahn (SG4)
Ca. 18 Parzellen, 6.000 qm

Analyse 2019:
- Standorteignung
- Zustand
- Dynamik

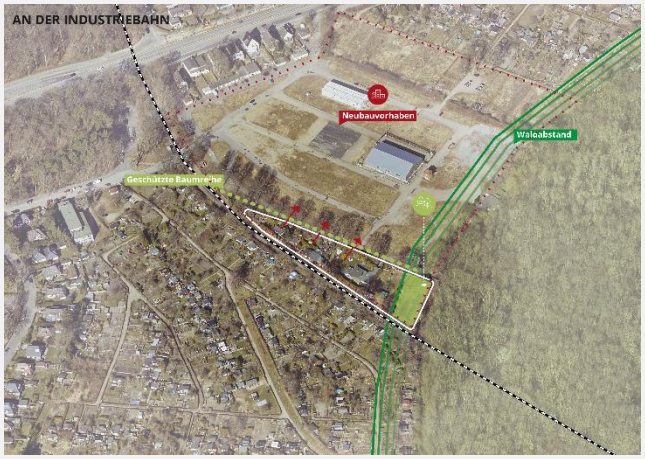


Abbildung 26: Konzept an der Industriebahn

Bei der Anlage An der Industriebahn handelt es sich um eine Kleinstanlage ohne Erschließung. Bereits 2019 fiel die Anlage aufgrund des schlechten Erscheinungsbildes auf (Pflege, Leerstand, Vandalismus/Müll). Auch 2023 war die Anlage kaum als Kleingarten erkennbar.

Die Anlage wird begrenzt von einer Bahntrasse und einer geschützten Baumreihe. Entsprechend ist das bauliche Entwicklungspotential räumlich stark eingeschränkt. Das Grundstück des „Volksfestplatzes“ soll langfristig Baugebiet für Wohnen werden, wird jedoch immer wieder für kurzfristige, temporäre Nutzungen benötigt. Der Zeithorizont ist noch unklar.

Die Fläche des Volksfestplatzes sollte ganzheitlich entwickelt werden. Die Flächen, die derzeit noch vereinzelt als Kleingarten genutzt werden, sind im Zusammenhang des Gesamtvorhabens zu denken und sind hinsichtlich ihrer zukünftigen Nutzung den entsprechenden Planungszielen zu orientieren.

Hinweis:

Hier sind Schadstoffe im Boden zu erwarten, da diese auf angrenzender Fläche bereits nachgewiesen wurden.

Speckmoorstraße (Schl2)
Ca. 160 Parzellen, 6 ha

Analyse 2019:
- Standorteignung
- Zustand
- Dynamik

Die Anlage Speckmoorstraße ist bereits in der Grundlagenanalyse von 2019 aufgrund des mangelhaften Zustands (Leerstand, Pflege, Vandalismus) auffällig gewesen. Dieser Umstand hat sich bis 2025 nicht verändert.

Als sinnfällige Entwicklungsperspektive wird die Renaturierung der Anlage vorgeschlagen.



Abbildung 27: Speckmoorstraße

Die Lage im Moor und als Teil des LSG Schlutup misst der Anlage große Bedeutung für den Naturschutz bei. Bereits im Landschaftsplan von 2008 wurde der Bereich um die Kleingartenanlage als Maßnahmenfläche für die Renaturierung von Fließgewässern dargestellt.

Hinweise:

Diese Anlage befindet sich nicht auf städtischen Flächen. Auf die tatsächliche Entwicklung dieser Anlage kann die Hansestadt Lübeck keinen direkten Einfluss nehmen.

Hierbei handelt es sich um das ehemalige Gelände der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik, Hinweise auf eine Altablagerung sind vorhanden. Untersuchungen laufen aktuell und die Ergebnisse stehen noch aus. Aufgrund der Vorprägung des Geländes ist hier davon auszugehen, dass eine engmaschige Untersuchung notwendig ist.

Geniner Straße (SLs7)
Ca. 19 Parzellen, 1,2 ha

Analyse 2019:
- Standorteignung
- Zustand
- Dynamik

Die Anlage Geniner Straße wurde 2019 als Anlage mit mittlerer Standorteignung eingestuft. Der Zustand war jedoch augenscheinlich gut und es war kein Leerstand oder Vandalismus erkennbar. Bis 2023 war hier keine gravierende Veränderung sichtbar.

Aufgrund der Lage an der Kanal-Trave besteht analog zur Anlage Travetal eine Hochwassergefährdung (HW20), die den dauerhaften Erhalt der Anlage Geniner Straße in Frage stellt.

Langfristig besteht hier das Potential, den Naturraum Travetal aufzuwerten und im Zusammenhang mit der Entwicklung Geniner Ufer und einer potentiellen Neugestaltung des Uferwegs / der öffentlichen Grünfläche an der Anlage Travetal zu einem erfahrbaren Landschaftsraum umzugestalten. Die Wegebeziehungen als Rund- und



Abbildung 28: Konzept Geniner Straße

Wanderweg entlang des Travekanals könnten aufgewertet werden und an kleineren parkähnlichen Anlagen lassen sich freiraumorientiere Bewegungsräume (z.B. Calisthenics, Trimm-Dich-Pfad) ergänzen.

6. Abschließende Empfehlungen

6.1 Umsetzung und Finanzierung von Vorhaben im Bestand

Das Konzept bildet die Planungsgrundlage für eine strategische Flächenentwicklung der Kleingartenflächen und soll zur praktischen Umsetzung der Umnutzungsideen legitimieren. An dieser Stelle gilt es zu erwähnen, dass die Rücknahme von Parzellen mit Kosten für die Hansestadt Lübeck verbunden ist. Die Höhe der Entschädigung der Pächter:innen liegt etwa bei 4.500 Euro pro Parzelle.

➔ **Darstellung der (Teil-)Umnutzungen im neuen Flächennutzungsplan**

Die dargestellten Flächenkonzepte für die vier „E3-Anlagen“ (Oberes Eichholz, Travetal, Lauerhofer Feld, Herrendamm/Herrengarten) werden in den derzeit in Neuaufstellung befindlichen Flächennutzungsplan in der dargestellten Form übernommen. Das gleiche gilt für die Anlagen der Kategorie E4 (Geniner Straße, Speckmoorstraße und An der Industriebahn). Die Darstellung im Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan gibt dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften die notwendige Sicherheit, um Prozesse der Flächenrücknahme anzustoßen.

➔ **Perspektivischer Leerzug von Parzellen**

Auf den Flächen, die im neuen Flächennutzungsplan nicht mehr als Kleingärten dargestellt werden, sollen keine Parzellen neu vermietet werden. Auf diese Weise erhöht sich sukzessive der Leerstand in den umzunutzenden Bereichen, während sich die Leerstände in den verbleibenden Bereichen verringern.

➔ **Kommunikation & Kooperation mit den Vereinen**

Die Ergebnisse des Konzepts wurden dem Kreisverband vorgestellt und er trägt diese mit. Bereits für die Analyse wurden die Vereine teilweise bei den Ortsbegehungen der Anlagen miteinbezogen. Im weiteren Prozess der Finalisierung des Konzepts wurde der konzeptionelle Entwurf den Vereinen mit Anlagen mit großflächigen Umstrukturierungsmaßnahmen (E3) vorgestellt. Diese ersten Gespräche mit den Vereinen und dem Kreisverband waren der Auftakt, um möglichst einvernehmlich Lösungen zu finden, wie die entsprechenden Vereine durch Verkleinerung der Anlage gestärkt werden können und so für beide Seiten – Verpächterin und Pächter:innen – ein Mehrwert erreicht werden kann. Die Gesprächsführung wurde von den städtischen Liegenschaften initiiert, die Stadtplanung hat fachlich den Gesprächsprozess unterstützt. Die verschiedenen formellen Beteiligungsformate, der Planungshorizont des Konzeptes und das weitere Vorgehen seitens der Verwaltung wurden neben der Erläuterung der Maßnahmen für die Vereine ausführlich aufgearbeitet. Die weitere Umsetzung der Maßnahmen sowie die Beobachtung der mittel- bis langfristigen Entwicklungsdynamik innerhalb der Anlagen sollte in enger Abstimmung mit den Vereinen erfolgen.

➔ **Fördermittel nutzen**

Eine Umnutzung von Flächen ist immer mit Kosten verbunden. In der konkreten Maßnahmenplanung ist daher immer zu prüfen, ob passende Fördermittel seitens des Landes oder des Bundes zur Verfügung stehen, um mögliche Unrentierlichkeiten aufzufangen. Gerade im Zusammenhang mit kostspieligen Bodensanierungen ist die Förderfähigkeit bei bekannten Altlastenrichtlinien zu prüfen. Oft wird es hier auch ermöglicht, den sanierten Boden für eine konkrete Nachnutzung vorzubereiten. Mit einer höherwertigen Nachnutzung, z.B. Baureifmachung für Wohnen, könnten Kosten zusätzlich refinanziert werden. Die Hansestadt Lübeck hat 2024 eine Stelle für Fördermittelmanagement eingerichtet. Diese ist bei potentiellen Vorhaben zu Rate zu ziehen.

6.2 Bedarfsorientierte Neuanlagen

Es gilt festzuhalten, dass die Versorgungssituation mit öffentlichen Grünflächen inkl. Kleingartenanlagen je nach Stadtteil differenziert zu betrachten ist. Vor allem in St. Lorenz Nord und St. Lorenz Süd besteht die Herausforderung, ausreichend Erholungsflächen zu erhalten und zu schaffen. In dem Kapitel Prüfflächen für Neuanlagen werden Potentialräume vorgeschlagen, die deutlich unter den üblichen Größen für Kleingartenanlagen liegen (städtische Zwischenräume, Innenhöfe etc.). Es ist klar, dass hier nicht im Sinne eines typischen Dauerkleingartens nach BKleingG gedacht werden kann. Hier braucht es flexible und individuelle Lösungen urbaner Gärten, die z.B. ein nachbarschaftliches Gärtnern ermöglichen, das vorhandene Grün in Wert setzt und für die Bewohner:innen nutzbar macht. Die Organisationsformen dieser neuen Gartenformen sind je nach Initiative unterschiedlich strukturiert. Orientierung dafür geben bestehende Netzwerke, z.B. im Rahmen des Projektes „Essbare Stadt“ des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz.

➔ **Darstellung der Potenzialflächen im Flächennutzungsplan**

Die identifizierten zusätzlichen Potenzialflächen werden mittelfristig im neuen Flächennutzungsplan dargestellt, sofern eine Umsetzungsperspektive gegeben ist. Dabei ist nicht zuletzt die Eigentumssituation zu berücksichtigen.

Langfristig wäre dann zu prüfen, ob hier ein Prozess zur lokalen Interessenbekundung zielführend ist und in welcher Form eine gärtnerische Nutzung in den im Wohnumfeld liegenden Flächen gewünscht ist. Angesprochen werden sollten neben Eigentümer:innen auch Anwohner:innen sowie lokale Vereine und Institutionen. Ggf. ergibt sich daraus eine Interessengemeinschaft, die Gartenprojekte selbstständig plant und umsetzt.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz unterstützt neue lokale Teilprojekte im Rahmen des Projekts „Essbare Stadt Lübeck“, z.B. in Form von Beratung, Werbung und Vernetzung mit erfahrenen Akteuren. Bewohner:innen und Initiativen haben so die Möglichkeit, ihr Interesse an der Mitarbeit zu bekunden. Gemeinsam mit dem Bereich Stadtplanung könnten, je nach Nachfrage, geeignete Räume identifiziert werden. So ließen sich potentielle Neuanlagen am tatsächlichen Bedarf der Lübecker:innen orientieren.

6.3 Organisationsstrukturen und Zusammenarbeit

Im Abschnitt Akteure & Perspektiven wurde die Vielschichtigkeit und Organisationsstruktur des Kleingartensystems sowie die Rolle des Kreisverbands deutlich gemacht.

2024 wurde bekannt, dass die Geschäftsstelle des Kreisverbands kurzfristig kein kaufmännisches Personal mehr haben wird, die Nachfolge nach Renteneintritt der Geschäftsstellenleitung ist ungeklärt. Hier entsteht eine personelle Lücke, die dringend geschlossen werden muss, um bürokratische Tätigkeiten und die Funktionsfähigkeit des Verpächter-Pächter-Verhältnis sicherzustellen. Auch die Besetzung von Vorstandsposten würde sich ohne Hilfe einer Geschäftsstelle als schwierig erweisen. Die Hansestadt Lübeck nimmt jährlich ca. 800.000 Euro durch die Verpachtung der Kleingartenanlagen ein.

➔ **Unterstützung Einrichtung Bürostelle**

Die HL unterstützt den Kreisverband darin, eine Personalstelle zu schaffen, die die Funktionsfähigkeit des Gemeinnützigen Kreisverbands Lübeck der Gartenfreunde e.V. als Generalpächterin der Kleingartenflächen der Hansestadt Lübeck aufrechterhält und die bisherigen Büro- und Verwaltungstätigkeiten des Kreisverbands übernimmt. Ob hier eine finanzielle Unterstützung erforderlich ist, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

7. Zusammenfassung & Ausblick

7.1 Flächenbilanz und Versorgungsgrad

In Kapitel 2 wurde die Veränderung im Bestand seit 2019 deutlich gemacht. Die Versorgung mit Kleingartenanlagen in Lübeck ist mit einem Verhältnis von 9-10 Haushalten pro Parzelle vergleichsweise gut. Folgende Übersicht (Tabelle 6) zeigt die Veränderungen in der Flächenverfügbarkeit und Versorgungsgrad hinsichtlich den in Kapitel 5 vorgeschlagenen anlagenbezogenen Entwicklungsperspektiven. Als Orientierung dient hier wieder die Empfehlung der „GALK“, die bei einem Verhältnis von 8-12 Haushalten pro Parzelle von einer angemessenen Versorgung spricht.

Es zeigt sich, dass auch mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Teilumnutzungen der Anlagen die Versorgungslage mit Kleingartenanlagen – zumindest stadtweit betrachtet – ausreichend ist. Hier ergibt sich nach aktuellen Berechnungen nun ein Wert von 10-11.

BILANZ	**IST-ZUSTAND 2025**	Anzahl Kleingartenanlagen	54	
		Gesamtfläche Kleingartenanlagen	367	ha
		Anzahl Parzellen insgesamt	8650	
		Anzahl "Gartenlose Haushalte" pro Parzelle	9,5	
	KONZEPT	Rückgabe Fläche Kleingarten	38,3	ha
		entspricht	892	Parzellen
		davon für Natur und Erholung	24	ha
		davon für Siedlung	9,7	ha
		davon in Wohneinheiten	430	WE
		davon Potential für erneuerbare Energie	4	ha
		davon unbestimmte Nachnutzung	0,6	ha
		Fläche mit Potential für Neuanlagen	1,9	ha
		Anzahl Parzellen Neuanlagen	85	
		Fläche Kleingarten gesamt	330	ha
		Anzahl Parzellen gesamt	7843	
		Anzahl "Gartenlose Haushalte" pro Parzelle	10,5	*Richtwert GALK: 8-12*

Abbildung 29: Flächenbilanz Gesamt

7.2 Ausblick

Das Kleingartenkonzept Teil 2 ist ein Baustein für die gesamtstätische Flächenentwicklung. Zusammen mit dem Teillandschaftsplan Anpassung an den Klimawandel und dem Freiraumprogramm Teil 2 werden die Weichen für eine zukunftsorientierte Freiraumentwicklung gestellt. Die Übernahme der Entwicklungsziele in den Flächennutzungsplan formalisieren die Planinhalte und legen den planerischen Zielhorizont bis 2040 fest.

Mit dem Beschluss des Kleingartenkonzepts Teil 2 wird die planerische Grundlage für eine nachhaltige Flächenentwicklung von Kleingartenanlagen geschaffen – aber auch für andere Nutzungen, die die Kleingartenflächen teils ersetzen. Die Mehrheit der Kleingartenanlagen übernehmen eine wichtige Erholungsfunktion und sind wesentlich für die Grünraumversorgung der Hansestadt Lübeck. Der Erhalt von Kleingartenanlagen ist von zentraler Bedeutung aus sozialer und ökologischer Sicht.

Um die Lübecker Kleingartenvereine und entsprechende Anlagen zu stärken sowie negative Entwicklungsdynamiken aufzuhalten und sogar umzukehren, ist die allein räumliche Perspektive (Umnutzungen, Flächenrückgaben etc.) allerdings nicht ausreichend. Es bedarf darüber hinaus strukturelle und kommunikative Maßnahmen, deren Bedarf sich je nach lokaler Situation unterschiedlich darstellen. Einige dieser Maßnahmen wurden in Kapitel vier kurz und nicht abschließend erläutert. Die Umsetzung dieser lokalen, teilweise sehr kleinteiligen Maßnahmen, liegen in dem Verantwortungsbereich der Vereine selbst. Es ist daher erforderlich, dass Vereine selbst ihre Gestaltungsmöglichkeiten wahrnehmen. Die Stadt kann hier nur beratend und unterstützend zur Seite stehen.

Ausgehend von dem Erhaltungsgrundsatz zeigt die kritische Auseinandersetzung mit der Funktionsfähigkeit, Standorteignung und Dynamik der Lübecker Kleingartenanlagen, dass bestimmte Anlagen(-bereiche) langfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden sollten, da sie aus städtischer Sicht für das Allgemeinwohl einen größeren Mehrwert bringen. Für diese Bereiche wurden Entwicklungsperspektiven erarbeitet und auf Ebene der Fachverwaltungen abgestimmt. Die tatsächliche Umsetzung dieser planerischen Vorstellungen steht und fällt jedoch mit der Zusammenarbeit der Vereine sowie dem Kreisverband. Hier gilt es nun proaktiv und strategisch Gespräche zu führen, um die städtischen Ziele zu kommunizieren und gemeinsam an Lösungen der Umsetzungen zu arbeiten.
Sobald das KGK durch die Übernahme in den Flächennutzungsplan Verbindlichkeit erfährt, kann mit den Planungen von Entwicklungsmaßnahmen begonnen werden. Der Erhalt von Kleingartenanlagen als zentrales Element der Freiraumstruktur der Hansestadt Lübeck hat dabei weiterhin oberste Priorität.
Das Kleingartenentwicklungskonzept ist, wie jedes statische Konzeptpapier, Ergebnis mehrerer Momentaufnahmen. Es gilt daher auch weiterhin im Sinne des fünften Grundsatzes „Flächen nachhaltig nutzen“, Ziele und räumliche Potentiale in regelmäßigen Abständen zu evaluieren und fortzuschreiben. Das Kleingartenentwicklungskonzept ist keine Planung, die einen statischen Zielzustand definiert, gesellschaftliche, politische und räumliche Veränderungen können nicht vorhergesagt werden. Ziel sollte es dennoch sein, den Grundsätzen des KGK entsprechend zu planen und zu handeln.

Literaturverzeichnis

Bundesverband Deutscher Gartenfreunde e.V. (BDG) 2011: Für eine bessere Zukunft – Projekte in Kleingärten

Deutscher Bundestag, 19. Wahlperiode (2021): Drucksache 19/30376. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Leerstandsproblematik bei Kleingärten im ländlichen Raum“

GALK 2005: Kleingärten im Städtebau. Fachbericht 2005: Das Kleingartenwesen als Teil der Stadtentwicklung. Untersuchung über den Strukturwandel, Grundsätze und Thesen

Gemeinnütziger Kreisverband Lübeck der Gartenfreunde e.V. 2016: Leitbild

Hansestadt Lübeck 2019: Grundlagenanalyse Kleingärten in Lübeck, VO/2019/08220

Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021: Grüne Welle Stadtgarten Rostock Kleingartenentwicklungskonzept

Landeshauptstadt Kiel 2016: Kleingartenentwicklungskonzept Band II - Konzept

Landeshauptstadt Schwerin 2018: Kleingartenentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Schwerin

Landesverband Schleswig-Holstein der Gartenfreunde e.V. 2019: Teil I Kleingärten im Wandel

Lübecker Nachrichten 2021: Die eigene Parzelle: Kleingärten so beliebt wie nie (Artikel vom 13.03.21)

Stadt Flensburg 2019: Kleingartenentwicklungskonzept Flensburg, Kleingartenwesen 2035

Schleswig-Holsteinischer Landtag, 20. Wahlperiode: Drucksache 20/2548. Bericht der Landesregierung – Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz „Sachstand, Herausforderungen und Perspektiven im Kleingartenwesen in Schleswig-Holstein“

► ***Nr. VO/2025/14057-04***
öffentlich

Lübeck, 21.11.2025

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN), AM Christopher Lötsch (CDU), AM Thorsten Fürter (FDP): Antrag zu VO/2025/14057 Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck 2025

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
25.11.2025	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:

1. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans werden die heute bestehenden Anlagen und Flächen für Kleingärten als Kleingartenanlagen bauleitplanerisch umgesetzt, es sei denn eine Widmung als Baufläche ist vom jeweiligen betroffenen Kleingartenverein gewünscht und aus Sicht der Stadt sinnvoll. Eine Unterteilung und Etikettierung der Anlagen nach unterschiedlichen Graden der Zukunftsfähigkeit findet dabei nicht statt.

2. Es sind keine Potentialflächen für die Neuanlage von weiteren Kleingartenanlagen bauleitplanerisch umzusetzen.

3. Die Verwaltung wird aufgefordert, den Freiraumentwicklungsplan unverzüglich vorzulegen. Über das Kleingartenentwicklungskonzept und den Freiraumentwicklungsplan wird eine öffentliche Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Stadtteilen geführt, um deren Ideen und Vorstellungen für die Grün- und Freiraumentwicklung in Lübeck bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans einzubringen.

Begründung:

Zu 1: In der Vergangenheit gab es immer wieder Vereine, die für Veränderungen ihrer Flächen auf eigenen Wunsch viel Unterstützung von der Stadt bekommen haben. Dieser kooperative Ansatz sollte fortgesetzt werden. Städtischerseits ein Urteil über die Zukunft von Klein-

gartensiedlungen zu fällen, in denen Menschen sich mit viel Zeit und Geld einen Freizeitraum geschaffen haben und dabei auf die städtische Verlässlichkeit vertraut haben, ist jedoch nicht sinnvoll.

Zu 2: Aktuell sind auf absehbare Zeit in allen Stadtteilen ausreichend freie Parzellen in den bestehenden Kleingartenanlagen vorhanden, sodass kein Bedarf für zusätzliche Anlagen besteht.

Zu 3: Im Kleingartenentwicklungskonzept wird mehrfach auf das Freiraumprogramm Bezug genommen, dessen Grundlagen 2018 entwickelt und mit der Vorlage 2019/07070 ("Stadt-Grün verbindet") am 23.5.19 von der Bürgerschaft beschlossen wurde.

Das Freiraumprogramm nimmt mehrfach Bezug auf die Kleingärten als Potentialflächen:

Laut Freiraumprogramm " zählen (zum Freiraum) die allgemeinen öffentlichen Grün- und Parkanlagen und die zweckgebundenen öffentlichen Grünflächen wie z.B. **Kleingartenanlagen**, Sportplätze oder Friedhöfe. (Freiraumprogramm S.8)"

"So können Parkanlagen, **Kleingärten** oder Friedhöfe mit ihren Begleiträumen zur Steigerung der Biodiversität beitragen". (S.13)

"Grünwege als begrünte Fußwege- und Radverbindungen alternativ zum Straßenraum. Betrachtet werden hier auch die Hauptwege in **Kleingartenanlagen**." (S 32)

Mit der Erstellung des Freiraumentwicklungsplans wurde die" gruppe F Landschaftsarchitekten" beauftragt, dafür waren im Haushalt der Stadt Mittel vorgesehen. Bis heute - 2025 - wurde dieser Freiraumentwicklungsplan den Fachausschüssen - trotz mehrfacher Nachfrage -nicht vorgelegt. Im Kleingartenentwicklungskonzept wird jedoch folgendes mitgeteilt:

"Seit 2024 wird zudem das Freiraumprogramm Teil 2 der Hansestadt Lübeck bearbeitet. Die bisherigen Ergebnisse dieses Konzeptpapiers werden mit den Ansätzen für die Kleingartenentwicklung abgeglichen (Kleingartenentwicklungskonzept S.6)"

Eine Bewertung des Kleingartenentwicklungskonzeptes ist den Fachausschüssen nur möglich, wenn der Freiraumentwicklungsplan vorliegt, aufgrund der oben dargestellten Verzahnung der Grundlagen und Planungen. Nur dann kann der Beschlussvorschlag des Kleingartenentwicklungskonzeptes im Hinblick auf die gesamte Flächennutzung der Stadt bewertet werden.

"Das Freiraumraumprogramm setzt die Weichen für die zukünftige Freiraumversorgung der Lübecker Bürger. Daher ist es zwingend erforderlich, dass das Programm von der Mehrheit der Lübecker Bürger und Bürgerinnen mit getragen wird. Die Bürgerinnen und Bürger sollen dazu aufgefordert werden, vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele die Vorschläge der Verwaltung zu bewerten und eigene, alternative Vorschläge zu formulieren." (S.34)

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14646
öffentlich

Lübeck, 15.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Achim Selk (E-Mail: achim.selk@luebeck.de Telefon: 122-6123)

Abschluss der planerischen Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Nord-West" und Ausstieg aus der weiterführenden Teilnahme am Städtebauförderungsprogramm

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen (VU) und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) wird in der vorliegenden Fassung beschlossen und bildet die konzeptionelle Grundlage für eine künftige Gebietsentwicklung.

2. Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich mit der Gesamtmaßnahme „Nord-West“ aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen im Förderwesen nicht weiter an der Städtebauförderung.

3. Die Hansestadt Lübeck prüft die Aufstellung einer städtebaulichen Rahmenplanung für räumliche Teilbereiche insbesondere auf der Roddenkoppel und am Wallhafen, um planerische Voraussetzungen für weiterführende Förderprogrammbeteiligungen und Einzelmaßnahmen zu schaffen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Die planerische Vorbereitung der Gesamtmaßnahme „Nord-West“ wurde verwaltungsintern durch eine fachbereichsübergreifende Planungsgruppe begleitet: 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz 4.401 Schule und Sport 4.491 Archäologie und Denkmalpflege 4.510 Jugendamt – Familienhilfen 4.513 Jugendarbeit	Zustimmung

5.610 Stadtplanung und Bauordnung 5.651 Gebäudemanagement 5.660 Stadtgrün und Verkehr 5.691 Lübeck Port Authority	

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

[X] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

[ ] 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:

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2019 mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Nord-West“ am Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“. Maßgebend für die Einleitung des Planungsprozesses war unter anderem eine öffentliche Standortkonferenz zu den Entwicklungsperspektiven des Gebietes, welche die IHK zu Lübeck 2018 in Kooperation mit dem Architekturforum, der Fachhochschule Lübeck und der Hansestadt Lübeck durchgeführt hat. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in der Folge entsprechende Beschlüsse zur Programmaufnahme (VO/2019/07240) und zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB (VO/2020/08701) gefasst. Für die planerische Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wurden Städtebauförderungsmittel i.H.v. 500.000 EUR bewilligt, von denen die Hansestadt Lübeck einen kommunalen Eigenanteil von 10 % tragen musste.

Der vorliegende Bericht zu den VU und das IEK schaffen inhaltliche, förderrechtliche und städtebauliche Grundlagen und Voraussetzungen für die mögliche Einleitung eines städtebaulichen Sanierungsverfahrens.

Die VU stellen im Ergebnis eine Vielzahl an (städte-)baulichen Substanz- sowie Funktionsschwächen im Untersuchungsgebiet fest, die im Grundsatz eine Sanierungsnotwendigkeit nach § 136 BauGB begründen. Gleichwohl ist herauszustellen, dass sich wesentliche Teilbereiche insbesondere auf der Roddenkoppel in aktiver gewerblicher Nutzung befinden und sowohl private als auch übergeordnete, öffentliche Entwicklungen bzw. Entwicklungsabsich-

ten vorhanden sind, die das Gebiet prägen (werden) – dazu zählen u. a. die private Entwicklung des Werftquartiers, der vorgesehene Gleisausbau der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden und die angestrebte Umnutzung des Schlachthofareals.

Unbestritten hat das Untersuchungsgebiet allein aufgrund seiner zentralen Lage, der vorhandenen Flächen und des Wasserbezugs ein großes Entwicklungspotenzial. Die Ergebnisse der umfassenden Bestandsaufnahme und -analyse, die unter Beteiligung und Mitwirkung der fachlichen Zuständigkeiten (Stadtverwaltung und Träger öffentlicher Belange), der Betroffenen und der Öffentlichkeit durchgeführt wurde, zeigen jedoch zahlreiche Rahmenbedingungen auf (s. u.) die komplex sind und keine Gebietsentwicklung im Sinne einer umfassenden städtebaulichen Neuordnung ermöglichen. Daher wurde ein IEK aufgestellt, welches diese Gegebenheiten berücksichtigt und sich auf die Teilräume Roddenkoppel und südliches Struckbachtal konzentriert. Das IEK definiert eine konzeptionelle Zielsetzung und geeignete Maßnahmen, die (modular aufgebaut) eine weitere Konversion befördern können und eine langfristige Entwicklungsperspektive betrachten.

Folgende Rahmenbedingungen schränken eine Gebietsentwicklung erheblich ein:

- Hochwasser: Teile der Roddenkoppel liegen im Hochwasserrisikogebiet, sodass die Errichtung baulicher Anlagen mit besonderen Anforderungen verbunden ist.
- Denkmalschutz: Im Gebiet sind zahlreiche Einzeldenkmäler und zwei Sachgesamtheiten festgestellt – aufgrund der vorherrschenden Bausubstanz ist eine Festlegung weiterer Denkmäler zu erwarten. Eine mögliche städtebauliche Entwicklung erfordert also qualifizierte denkmalschutzfachliche und archäologische Verfahren.
- Emissionen: Insbesondere die Bahnlinie Lübeck-Puttgarden, die Gleisanlagen der Hafenbahn sowie mehrere gewerbliche Anlagen lösen hohe Lärmbelastungen aus und begrenzen die Möglichkeiten einer baulichen Entwicklung.
- Hafennutzung: In wesentlichen Teilen des Untersuchungsgebiets wird ein aktiver Hafenumschlag betrieben. Dieser zeigt sich u. a. deutlich in dem Betrieb der Hafenbahn, die mit ihren Gleisanlagen und den zugehörigen Serviceeinrichtungen laufend genutzt wird und eine unverzichtbare Funktion für den Lübecker Hafen und den regionalen Eisenbahnverkehr erfüllt. Die Umnutzung solcher Flächen ist aufgrund der eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen praktisch unmöglich und wäre bei einer (Teil-) Verlagerung zudem mit enormen Kosten verbunden.
- Gleisausbau: Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden wird in übergeordneten Planwerken und Konzepten als Zielvorgabe definiert. Auch wenn aktuell noch keine konkreten Planungen vorliegen, ist mittelfristig von einem Gleisausbau auszugehen (3. und ggf. 4. Gleis), der – ebenso wie die Einrichtung eines Bahnhaltepunkts – erhebliche räumliche Auswirkungen hätte.
- Altlasten: Vor Ort befinden sich insbesondere aufgrund der historischen Bodennutzung zahlreiche bestätigte, archivierte und verdächtige Altlastenflächen, die Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit haben können und im Falle baulicher Entwicklungen vertiefender Untersuchungen bedürfen. Altlasten können zu Nutzungseinschränkungen führen, ihre Sanierung ist i.d.R. mit hohen Kosten verbunden.
- Flächenverfügbarkeit und Eigentumsverhältnisse: Die städtischen Flächen im Gebiet bieten ein relativ geringes Entwicklungspotenzial, da sie sich auf Verkehrsflächen, o.g. Anlagen und Einrichtungen der Hafenbahn sowie auf öffentliche Grünbereiche erstrecken und damit in infrastruktureller Nutzung befinden. Für eine Gebietsentwicklung müsste die Hansestadt Lübeck einen umfassenden Grunderwerb tätigen, zumal ein kommunaler Grundbesitz i.d.R. Voraussetzung für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ist.

Das IEK macht deutlich, dass die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen eine große planerische Aufgabe und Herausforderung darstellt und in der baulichen Realisierung einen hohen Finanzbedarf auslöst (siehe Bericht VU und IEK Nord-West, Kap. 4, Kosten- und Finanzierungsübersicht). Neben einem umfassenden Planungsvorlauf ist vor Beginn der baulichen Umsetzung insbesondere ein kommunaler Grunderwerb zu vollziehen, die Umnutzung

von Hafenflächen zu klären und verbindliche Zusagen zur Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen einzuholen.

Einzelne Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen zum VU-Bericht und IEK-Entwurf deutlich auf Umsetzungs- und Kostenrisiken hingewiesen, die sich im weiteren Verfahren vor allem hinsichtlich der vorhandenen, eisenbahnrechtlich gesicherten Nutzungen (Hafenbahn, sog. „Gleisharfe“) und der erforderlichen Altlastenbearbeitungen (hohe Anzahl an Verdachtsfällen) ergeben würden und nicht im IEK abgebildet bzw. belastbar kalkuliert werden können (siehe Bericht VU und IEK Nord-West, Anlage Beteiligung TÖB, Nr.7, S. 48).

Auch wenn das IEK grundsätzlich als umsetzbar und in seiner modularen Form als geeignet angesehen wird, um eine langfristige Gebietsentwicklung auf der Roddenkoppel einzuleiten, ihre Erschließung zu verbessern und Potenzialräume für Klimaanpassungsmaßnahmen zu entwickeln, stellt sich im Anbetracht der planerischen Herausforderungen, geschätzten Kosten und dargestellten Risiken die Frage nach der Realisierbarkeit – im gesamtstädtischen Kontext und auch in Verbindung mit einer möglichen weiterführenden kommunalen Beteiligung an der Städtebauförderung.

Die Städtebauförderung war bislang ein wichtiges, belastbares Instrument zur Unterstützung der Kommunen bei der Bewältigung von solchen städtebaulichen Aufgaben, insbesondere mit der Finanzierung von sog. unrentierlichen Kosten, die mit der Sanierung oder Entwicklung von Stadtgebieten verbunden sind. Allerdings haben sich die Rahmenbedingungen in der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein grundlegend verändert, wie bereits im Kontext der anderen beiden Lübecker Gesamtmaßnahmen Altstadt und Moisling gegenüber den politischen Gremien berichtet wurde (siehe u. a. VO/2024/13609-01 und VO/2025/13983).

Festzustellen ist, dass es seit Jahren eine zunehmende Mittelüberzeichnung auf Landesebene gibt, die – bei der großen Anzahl an Gesamtmaßnahmen und einem konstanten Programmvolumen – zu einer Mittelknappheit führt, sodass nicht gesichert mit Zuwendungen geplant werden kann. De facto gibt es keinen kommunalen Anspruch auf Städtebauförderungsmittel. Zudem ist die künftige (finanzielle) Ausstattung der Städtebauförderungsprogramme abhängig von den Bundes- und Landeshaushalten. Selbst eine Verdopplung des Programmvolumens der Städtebauförderungsmittel dürfte nicht ausreichen, um die bereits vorliegenden, konkreten Bedarfe der Kommunen in Schleswig-Holstein zu decken oder zu einer angemessenen, zweckmäßigen Verteilung zu gelangen. Hinzu kommen wirtschaftliche Bedingungen wie Inflation bzw. Baukostensteigerungen.

Damit findet ein Paradigmenwechsel – insbesondere in der praktischen Anwendung – der Städtebauförderung statt: Es ist davon auszugehen, dass künftig die gemeinsam getragene, klassische „Drittel-Finanzierung“ durch Bund, Land und Kommune nicht gesichert erreicht werden kann und eine Risiko-Finanzierung bzw. höhere Eigenfinanzierung bei Einzelmaßnahmen durch die teilnehmenden Städte zu leisten ist. In Schleswig-Holstein werden zum 01.01.2026 neue Städtebauförderungsrichtlinien eingeführt, die auf die geänderten Rahmenbedingungen reagieren und neue Fördertatbestände bzw. -quoten einführen, die – bezogen auf den entwickelten Maßnahmenkatalog für Nord-West – überschlägig zu einem deutlich geringeren (möglichen) Finanzierungsanteil der Städtebauförderung führen würden. Schlussendlich wird mit den neuen Förderrichtlinien die Förderdauer von Gesamtmaßnahmen auf max. 15 Jahren begrenzt.

Die Gesamtkosten für die im IEK dargestellten Einzelmaßnahmen liegen bei ca. 87,6 Mio. EUR. Diese Summe resultiert daraus, dass die Einzelmaßnahmen aufgrund der o. g. Gegebenheiten und Anforderungen per se kostenintensiv sind. Für die Hansestadt Lübeck ergibt sich im Falle einer weiterführenden Programmbeteiligung ein erheblicher Finanzierungsbedarf, der mit Risiken zusätzlicher Kosten behaftet ist: Eine Gewährung von Zuwendungen der Städtebauförderung (insb. in solcher Höhe) kann nicht gesichert erwartet werden. Angesichts der hohen Kostenschätzungen für die Einzelmaßnahmen muss davon ausgegangen werden, dass – selbst im Falle von Zuwendungen – erhebliche Eigenfinanzierun-

gen zu leisten wären, die deutlich über die 3/3-Anteilsfinanzierung der Städtebauförderung hinausgehen und nicht belastbar prognostiziert werden können.

Dieses Finanzierungsrisiko, das in Verbindung mit dem begrenzten Umsetzungshorizont der Städtebauförderung steht, löst einen Widerspruch aus: Auch die Novelle der Städtebauförderungsrichtlinien stellt die Bedeutung städtebaulicher Sanierungsverfahren gem. BauGB heraus und definiert die Förderung von Maßnahmen in Abhängigkeit von der Festlegung entsprechender Sanierungsgebiete. Viele Maßnahmen sind nur (zu 100 %) förderfähig, wenn sie sich räumlich in einem Sanierungsgebiet befinden. Dieser Bezug ist fachlich-inhaltlich folgerichtig, da das Instrument der Sanierungsverfahren darauf abzielt, städtebauliche und funktionale Missstände zu beheben. Allerdings haben Sanierungsverfahren nach BauGB weitreichende Konsequenzen für betroffene Eigentümer:innen im Gebiet, sodass die Kommune vor Einleitung und Festlegung durch Satzungsbeschluss eine verfahrensrechtliche Abwägung treffen muss (siehe Bericht VU und IEK Nord-West, Kap. 5, Verfahrensrechtliche Abwägung). Dabei sind die Gebote der Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit zwingend zu berücksichtigen. Eine zweckmäßige Durchführung einer solchen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme kann nur erfolgen, wenn die Hansestadt Lübeck ausreichend Städtebauförderungsmittel zur Bewältigung solcher Aufgaben erhält – die Sanierungskosten können nicht aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Insbesondere der Aspekt der Realisierbarkeit des aufgestellten IEK im Rahmen der Städtebauförderung ist vor diesem Hintergrund also wesentlich: Im Anbetracht und in Abwägung der spezifischen Gegebenheiten im Gebiet, der Planungs- und Handlungserfordernisse und der geänderten Rahmenbedingungen der Städtebauförderung (Förderpraxis, Fördertatbestände und -quoten ab 2026) – sowie des gesamtstädtischen Kontextes (kommunale Haushaltslage) – wird die fachliche Empfehlung gegeben, mit der Gesamtmaßnahme Nord-West aus der Städtebauförderung auszusteigen. Diese Empfehlung ist das Ergebnis eines längeren Abstimmungsprozesses, indem Ziel und Zweckmäßigkeit einer weiterführenden Programmbeteiligung intensiv geprüft wurden.

Hierzu gab es auch eine Abstimmung mit dem Fördermittelgeber, der diese Einschätzung teilt. Aufgrund der erforderlichen, komplexen Planungsvorläufe, dem Bedarf an weiteren vorbereitenden Verfahren sowie der aktuellen Fördersituation wird eine Umsetzung der dargestellten Maßnahmen in zehn bis fünfzehn Jahren im Rahmen der Städtebauförderung als fraglich angesehen. Empfohlen wird, weitere planerische Grundlagen und Voraussetzungen zu schaffen, zumal die Städtebauförderung mit ihrer Förderpraxis künftig auf eine schnellere Umsetzung von baulich-investiven Einzelmaßnahmen abzielt. Hinsichtlich der begrenzten Förderdauer liegt ein Vorteil darin, dass die Gesamtmaßnahme Nord-West noch nicht in die neue Programmkulisse überführt wurde, sodass ein Ausstieg zum jetzigen Zeitpunkt ggf. eine Antragsstellung auf Programmaufnahme in den nächsten Jahren ermöglichen würde. Die Ergebnisse der VU und das IEK dürften dafür in nächster Zeit an Gültigkeit behalten, wenn sich keine grundlegenden Änderungen im Gebiet ergeben. Es ist nicht davon auszugehen, dass die verausgabten Zuwendungen an Städtebauförderungsmitteln von ca. 320.000 EUR, die für die planerische Vorbereitung der Gesamtmaßnahme verwendet wurden, zurückgezahlt werden müssen.

Losgelöst von der Beteiligung an der Städtebauförderung bleibt die kommunale Planungsaufgabe für die räumlichen Teilbereiche von Nord-West bestehen. Das IEK in der vorliegenden Fassung als abgestimmte, informelle Planung bietet die Grundlage für eine künftige Gebietsentwicklung. Es legt den konzeptionellen Schwerpunkt auf geeignete freiraumplanerische Maßnahmen und die Verbesserung der Wegeverbindungen insbesondere auf der Roddenkoppel. Große Potenziale ergeben sich im Gebiet insbesondere hinsichtlich der Klimaanpassung, z. B. in Verbindung mit der kommunalen Wärme- und Stromversorgung. So könnte es durchaus sein, dass andere „Treiber“ außerhalb der Städtebauförderung, z. B. öffentliche Projekte oder übergeordnete Bedarfe aus den Bereichen Infrastruktur, Mobilität und Nachhaltigkeit eine Entwicklung der Roddenkoppel oder des südlichen Struckbachtals forcieren bzw. ermöglichen und die Hansestadt Lübeck Einzelmaßnahmen wie z. B. den Brückenschlag über den Wallhafen oder die Schaffung einer Uferpromenade mittelfristig (außerhalb

der Städtebauförderung) angeht. Für solche Entwicklungsoptionen liefert das IEK ein entsprechendes konzeptionelles Zielgerüst.

Um dieser Planungsaufgabe gerecht zu werden, prüft die Hansestadt Lübeck in den nächsten Jahren in enger Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen die Aufstellung einer städtebaulichen Rahmenplanung für räumliche Teilbereiche insbesondere auf der Roddenkoppel und am Wallhafen. Die Mittel sind haushalterisch zu ordnen. Diese Planungen können als Grundlage für das Einwerben von Fördermitteln aus alternativen Förderprogrammen dienen oder ggf. für eine mögliche weiterführende Programmteilnahme an der Städtebauförderung herangezogen werden, sofern sich die Rahmenbedingungen in dieser Förderkulisse verbessern.

Anlagen:

Anlage 1	VU-IEK-Bericht Nord-West (Teil 1 und 2)
Anlage 2	Planteil (Teil 1 und 2)
Anlage 3	Abwägungstabelle TÖB

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Bericht VU und IEK Nord-West

Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nord-West

im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Bearbeitung:
Maria Laudan (Abteilungsleitung)
Achim Selk
Dr. Julia Lindfeld
Stefanie von Klonczynski

steg

steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

Bearbeitung:
Jan Seeringer
Paulette Alvia
Florian Muarrawi
Josephine Vogelmann

ADEPT

ADEPT / Hamburg
Thedestraße 2
22767 Hamburg

Bearbeitung:
Markus Ewald
Tanja Jauernig
Anne Christin Ruff

September 2025

Die vorbereitenden Untersuchungen für die Gesamtmaßnahme Nordwest wurde im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau West“ aufgestellt. Die Mittel des Städtebauförderungsprogramms werden gemeinsam von Bund, Land und Kommune getragen.

Gefördert durch:

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

Abb. Titelblatt: Blick auf das Untersuchungsgebiet, Quelle: steg Hamburg mbH

Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nord-West

im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“

Inhalt

1 Vorbereitende Untersuchungen 7

1.1 Die Gesamtmaßnahme 7
1.2 Das Verfahren 10

2 Bestandsaufnahme und Analyse 13

2.1 Bedeutung im Stadtgefüge 13
2.2 Entwicklungsgeschichte 17
2.3 Planungsrechtliche Situation 24
2.4 Übergeordnete Konzepte und Planungen 30
2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten 36
2.6 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur 38
2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten 41
2.8 Eigentumsstruktur und Entwicklungs- / Planungsabsichten 43
2.9 Verkehr 46
2.10 Gebäude- und Wohnungsstruktur 55
2.11 Wohnungsmarkt in Lübeck 56
2.12 Soziale, bildungsbezogene, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur 57
2.13 Öffentliche Freiflächen 59
2.14 Umweltsituation 62
2.15 Zusammenfassende Bewertung: Chancen und Potenziale sowie Missstände gemäß § 136 BauGB 66

3 Integriertes Entwicklungskonzept 77

3.1 Leitbild und Entwicklungsziele 78
3.2 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept 81
3.3 Maßnahmenkatalog 94

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht 105

4.1 Annahmen und Vorgehensweise 105
4.2 Kostenaufstellung 106
4.3 Kostenfinanzierung: Ausgaben und Einnahmen 107

5 Verfahrensrechtliche Abwägung 109

5.1 Einheitliche Vorbereitung, Durchführung und qualifiziertes öffentliches Interesse 109
5.2 Behebung städtebaulicher Missstände 110
5.3 Wahl der Verfahrensart 110
5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet 112
5.5 Nachteilige Auswirkungen und Durchführbarkeit 114
5.6 Beteiligung 114

6 Zeit- und Maßnahmenplan 117

7 Langfristige Gebietsentwicklung 118

8 Zusammenfassung und Ausblick 121

9 Verzeichnisse 122

9.1 Abbildungsverzeichnis 122
9.2 Quellenverzeichnis 124

10 Anlagen

10.1 Dokumentation der öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen
10.2 Planteil
10.3 Abwägungstabelle TÖB



Abb. 1: Blick auf die Gleisharfe der Roddenkoppel

1. Vorbereitende Untersuchungen

1.1 Die Gesamtmaßnahme

Planungsanlass und Hintergrund

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich mit den in St. Lorenz Nord, nordwestlich des Wallhafens am Stadtgraben gelegenen Flächen „Nordwest“ (Roddenkoppel, ehemaliges Schlachthofgelände und Struckbachtal) am Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau West. Dieser Siedlungsbereich ist überwiegend industriell geprägt und seit einiger Zeit einem Strukturwandel unterworfen. Untergenutzte Flächen in innenstadtnaher Lage am Wasser bergen in diesem Bereich grundsätzlich ein hohes Potenzial für eine Konversion. Durch eine Beteiligung am Städtebauförderungsprogramm sollen in einer entsprechenden städtebaulichen Gesamtmaßnahme u.a. die Siedlungsstruktur entwickelt, die Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert, die brachliegenden Flächen einer neuen Nutzung zugeführt und ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden.

Die nahegelegene Lübecker Innenstadt ist vom lebendigen Handel des Mittelalters geprägt und hat ihre größten Überformungen durch die Anpassung an die Bedarfe des Hafens erfahren: Die Wallanlagen wurden im frühen 19. Jahrhundert zugunsten des Hafens bzw. dessen Erschließung zurückgebaut und der Bau des Elbe-Lübeck-Kanals um 1900 stärkte den Hafen für die Binnenschifffahrt. Das Untersuchungsgebiet liegt im Vorfeld der ehemaligen Befestigungsanlagen und erhielt durch die Entwicklung des Hafens im 19. Jahrhundert eine neue, z.T. bis heute prägende Gestalt.

Mehr als 100 Jahre später entwickelt sich Lübeck im Spannungsfeld aus Wasser, Hafen und Stadtleben erneut weiter: Der Hafen ist noch heute der zweitgrößte Ostseehafen Deutschlands, allerdings hat sich der Schwerpunkt der Hafennutzung innerhalb des Lübecker Stadtgebiets weiter nach Norden in Richtung Travemünde verschoben. Die innenstadtnahen Bereiche südlich der Eric-Warburg-Brücke sind weitestgehend aus der klassischen Hafennutzung gefallen. Leerstand und Nutzungsänderungen sind sichtbare Indikatoren für den eingetretenen Strukturwandel des ehemals industriell geprägten Siedlungsbereichs. Es ist zu erwarten, dass sich der Strukturwandel in diesem Bereich fortsetzen wird. Diese Situation bietet der Hansestadt Lübeck die Chance, einen ehemaligen Teil des Hafens weiterzuentwickeln, um hierdurch ein Gebiet in zentraler Lage den Lübecker:innen wieder zugänglich zu machen und eine neue Facette der Stadt im Zusammenspiel mit den Nachbarstadtteilen St. Lorenz Nord und der Altstadt zu entwickeln.

Im Zuge des anstehenden Prozesses werden unterschiedliche Ansprüche an das Untersuchungsgebiet und seine zukünftige Funktion im städtischen Zusammenhang entstehen. Durch Konversion bietet das Gesamtareal grundsätzlich ein erhebliches Flächenpotenzial für einen neuen, attraktiven und angebundenen Wohn- und Arbeitsstandort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Daraus ergeben sich unterschiedliche räumliche Fragestellungen, z.B. nach einer besseren Anbindung der Roddenkoppel an den Stadtteil St. Lorenz Nord, einer Abgrenzung zu weiterhin bestehenden Hafenflächen im Norden, einer zukünftigen Nutzung und Gestaltung des Uferbereichs oder der Anbindung eines neuen Quartiers an die Nördliche Wallhalbinsel und die dahinterliegende Altstadt. Zum anderen stellen sich konkrete Fragen vor Ort, z.B. nach der künftigen Funktion der vorhandenen Bahnanlagen, den Umgang mit den unter Denkmalschutz stehenden Bereichen und Gebäuden, der Nachnutzung möglicher Konversionsflächen, einer geeigneten Form der Sicherung des Gewerbes am Standort und der Weiterentwicklung mit gegebenenfalls ergänzenden Nutzungen.

Um die Grundlage für eine übergreifende städtebauliche Entwicklung zu schaffen, hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2020 beschlossen, für das Gebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Nordwest Vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für ein mögliches Sanierungsgebiet inklusive der Erarbeitung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) einzuleiten. Mit den VU werden eigentumsrechtliche, soziale, strukturelle, städtebauliche sowie weitere fachplanerische Verhältnisse und Zusammenhänge des Untersuchungsgebiets umfassend analysiert und städtebauliche Missstände identifiziert. Darauf aufbauend wird geprüft, ob für die Behebung der Missstände und zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele das Sanierungsrecht erforderlich ist und ob die rechtlichen Voraussetzungen nach § 141 BauGB für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets erfüllt sind. Im Kontext der VU wird ein IEK erstellt, durch das die Leitlinien, Ziele und Maßnahmen für eine Entwicklung aufgezeigt werden. Das IEK als städtebauliche Planung dient gemäß der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR 2015 SH) der

einheitlichen Vorbereitung und räumlichen Abgrenzung der Gesamtmaßnahme und schafft die förderrechtliche Grundlage, um Städtebauförderungsmittel einsetzen zu können. Es gelten die Anforderungen an Stadtumbaumaßnahmen gem. § 171a und § 171b BauGB.

Der für das Verfahren zuständige Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Altstadt, Welterbe, Stadtteilplanung hat im August 2021 die Arbeitsgemeinschaft der zwei privaten Unternehmen steg Hamburg und ADEPT mit der Durchführung der VU einschließlich der Erstellung eines IEK beauftragt. Die Ergebnisse der VU sowie das IEK werden mit diesem Bericht vorgelegt.

Zentrale politische Weichenstellungen – ISEK

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit ihren Beschlüssen zur Aufnahme der Gesamtmaßnahme Nordwest in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ (28. März 2019) und zur nachfolgenden Einleitung der VU (28. Mai 2020) keine konkreten, räumlich-inhaltlichen Zielvorgaben für eine Gebietsentwicklung festgelegt. Der städtische Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm hat in grundsätzlicher Form die Chancen herausgestellt, die sich durch eine Umstrukturierung des Gebiets ergeben können.

Gesondert zu betrachten ist in diesem Kontext das sog. Schlachthofareal, welches eine Teilfläche im Untersuchungsgebiet bildet: Hierzu liegen spezifische kommunalpolitische Beschlüsse vor, die in Kapitel 2.4 dargestellt werden.

Bereits im gesamtstädtisch ausgerichteten, integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Lübeck, welches am 25. März 2010 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, werden die Siedlungsbereiche Roddenkoppel und Schlachthofareal als Planungsraum definiert. In diesem Bereich plant Lübeck demnach die Umnutzung innerstädtischer Brachflächen. Konkret ist demnach an den Standorten Roddenkoppel und Schlachthof mittelfristig eine integrierte Entwicklung von Wohnen und Arbeiten durch Neustrukturierung vorgesehen („Wohnen / Gewerbe / Grün“). Sie sind Teile der Entwicklungsachse St. Lorenz Nord.

Abgrenzung des Gebiets

Das Untersuchungsgebiet Nordwest umfasst ein ca. 75 ha großes Areal nordwestlich der Lübecker Altstadt. Das Gebiet erstreckt sich entlang des Stadtgrabens und der Trave von der südlich gelegenen Marienbrücke bis zur nördlich gelegenen Eric-Warburg-Brücke. Zum Untersuchungsgebiet gehören die am Wasser liegende Roddenkoppel, die Flächen des Struckbachtals mit dem teilweise verrohrten ehemaligen Struckbach (heute: Flutgraben) sowie das Areal des ehemaligen Schlachthofs beiderseits der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden. Auf der westlichen Seite wird das Untersuchungsgebiet mit der ersten Häuserzeile an der Schwartauer Allee abgeschlossen.

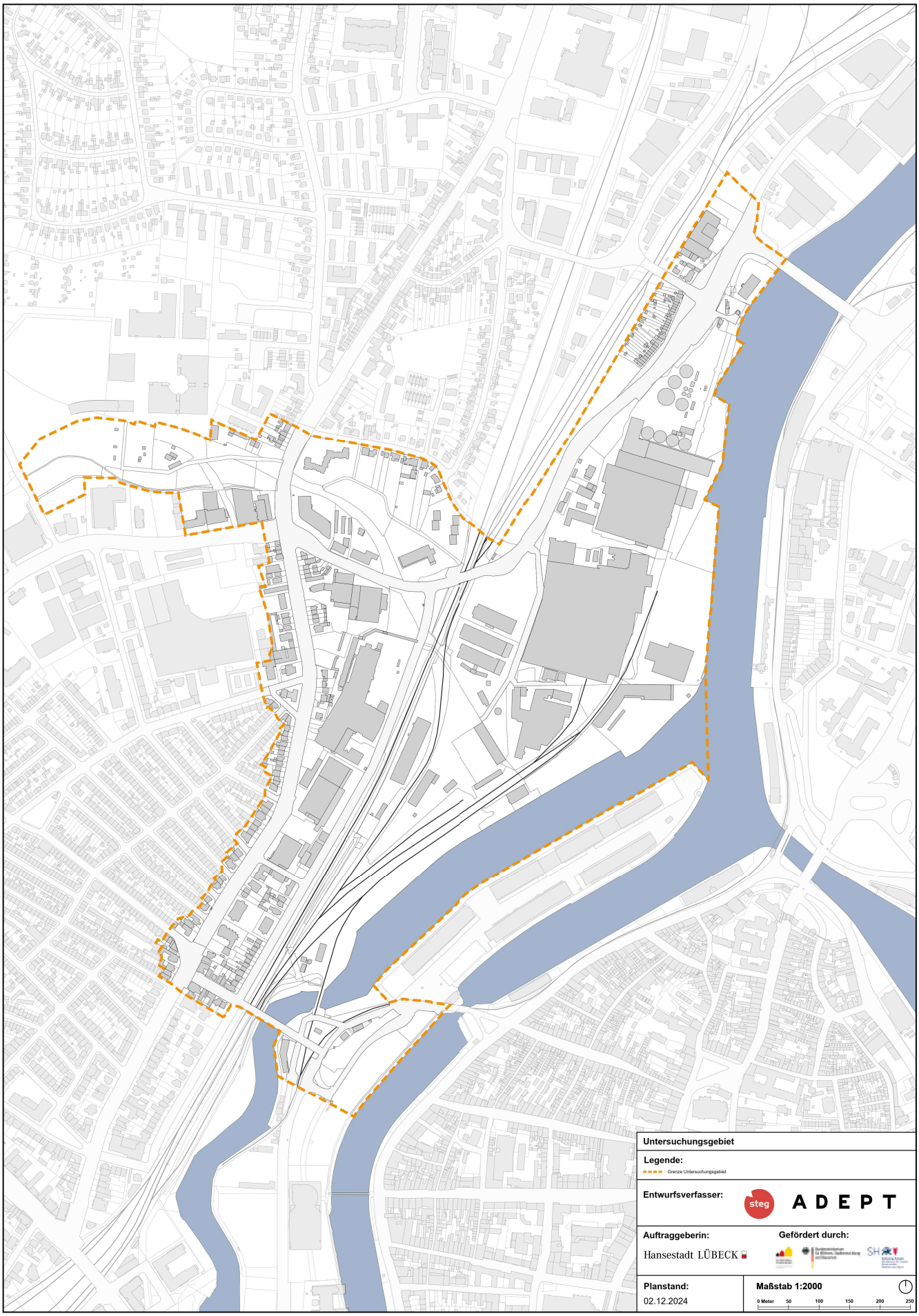


Abb. 2: Untersuchungsgebiet

1.2 Das Verfahren

Ziele und Zwecke der Vorbereitenden Untersuchungen

Mit den VU werden die eigentumsrechtlichen, sozialen, strukturellen, städtebaulichen und sonstigen fachplanerischen Verhältnisse und Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet überprüft. Des Weiteren werden allgemeine Ziele und Maßnahmenvorschläge für eine mögliche Entwicklung des Gebiets definiert. Diese Ergebnisse dienen als Basis für die Prüfung, ob die Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets für den gesamten Untersuchungsbereich oder für Teilbereiche gegeben sind und eine Sanierungsmaßnahme zur Zielerreichung zweckmäßig und erforderlich ist, oder ob die Entwicklungsziele auch mit anderen städtebaulichen Maßnahmen erreicht werden können. Die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen für eine Sanierung bestimmt § 141 BauGB. Folgende Aspekte müssen demnach behandelt werden:

- Die Ermittlung und die Analyse der sozialen, städtebaulichen und strukturellen Verhältnisse und Zusammenhänge,
- die Definition allgemeiner Ziele und Zwecke sowie
- die Abschätzung der Durchführbarkeit der Maßnahme.

Im Rahmen dieses Berichts werden die Ergebnisse der VU dargestellt. Diese umfassen neben der Bestandsaufnahme und der Definition der Entwicklungsziele der Hansestadt Lübeck die Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen zur Festlegung eines bzw. mehrerer Sanierungsgebiete inklusive der voraussichtlich anfallenden Kosten.

Projektorganisation

Die Durchführung der VU sowie die Aufstellung des IEK erfolgte in einem iterativen Prozess zwischen der Auftraggeberin und den Auftragnehmern. Alle zuständigen bzw. betroffenen Verwaltungsstellen der Hansestadt Lübeck wurden kontinuierlich in den integrierten Planungsprozess eingebunden (vgl. Abb. 3 Projektorganisation), sodass die fachplanerischen Zielsetzungen fortlaufend fachlich-inhaltlich abgestimmt werden konnten. Darüber hinaus erfolgte eine Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB (s.u.).

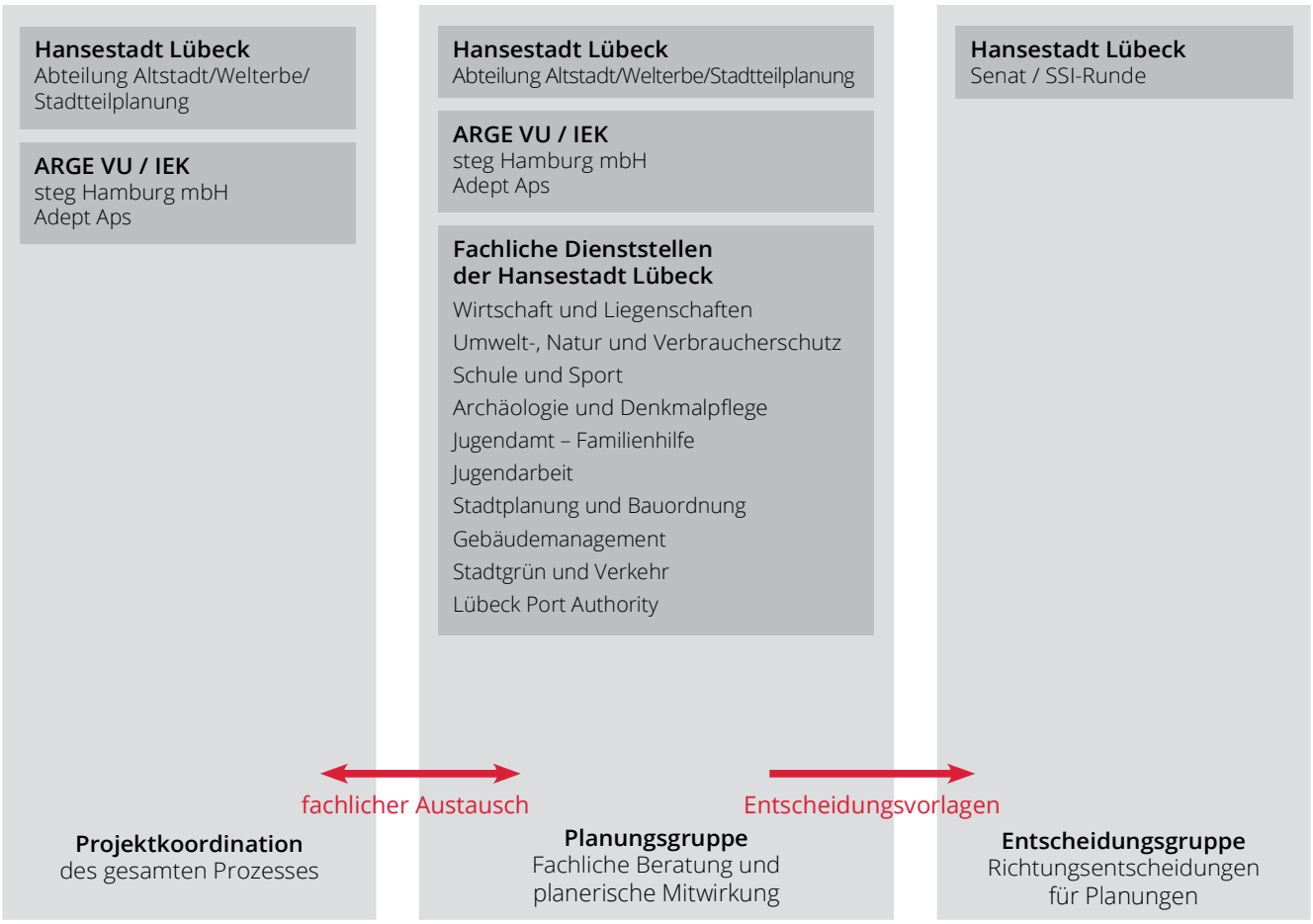


Abb. 3: Projektorganisation

Methodisches Vorgehen zur Bearbeitung

Das methodische Vorgehen der Projektbearbeitung richtete sich nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs. Demnach werden im Rahmen der VU die sozialen, städtebaulichen und strukturellen Verhältnisse und Zusammenhänge im Gebiet ermittelt und Ziele für eine städtebauliche Entwicklung definiert. Auf dieser Basis wird eingeschätzt, ob die Anwendungsvoraussetzungen zur Festlegung eines oder mehrerer Sanierungsgebiete nach § 141 BauGB erfüllt sind. Zunächst erfolgte daher eine umfangreiche Bestandserhebung innerhalb des Untersuchungsgebiets und, sofern erforderlich, auch im näheren städtischen Umfeld. Inhaltlich konzentrierte sich die Bestandsaufnahme auf die Aspekte, die für die Definition allgemeiner Ziele und Zwecke sowie die Abschätzung der Durchführbarkeit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme erforderlich waren. Hierfür wurden zum einen die für das Gebiet gültigen rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen erfasst. Zum anderen wurden die heutigen Grundstücksverhältnisse und Nutzungen ermittelt und analysiert. Neben einer umfassenden Sekundäranalyse der vorliegenden Daten, Planungen und Konzepte sowie der verschiedenen Fachgespräche mit städtischen Dienststellen und Akteur:innen wurden für unterschiedliche Teilaspekte Ortsbegehungen durchgeführt. Für die grundstücksbezogene Analyse des Untersuchungsgebiets wurde zudem ein zweistufiges Ansprachekonzept entwickelt und durchgeführt, das u.a. einen umfangreichen, grundstücksbezogenen Fragebogen für alle Grundeigentümer:innen und darauf aufbauende, leitfadengestützte Einzelgespräche mit ausgewählten Eigentümer:innen umfasste. Auf Basis der Analyseergebnisse und der inhaltlichen Auseinandersetzung im Planungsprozess, den Ergebnissen aus den unterschiedlichen öffentlichen Beteiligungsformaten, den Ergebnissen aus der umfassenden verwaltungsinternen Abstimmung sowie den Beteiligungsformaten mit kommunalpolitischen Vertreter:innen wurden Ziele formuliert, auf denen aufbauend das IEK erstellt wurde. Zudem wurden Schlüsse zur Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme gezogen, geeignete (Förder-)Maßnahmen definiert und die entstehenden Kosten geschätzt.

Beteiligung der Betroffenen sowie der Dienststellen

Die Hansestadt Lübeck ist gemäß § 141 Abs. 4 i.V.m. §§ 137 bis 139 BauGB verpflichtet, bei der Durchführung der VU alle Betroffenen im Gebiet sowie die Träger öffentlicher Belange über Ziele und Maßnahmen zu informieren, Befragungen durchzuführen und ihnen die Möglichkeit zu geben, sich zu den Planungen zu äußern. Zu den Betroffenen zählen “Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige Betroffene” (vgl. § 137 BauGB), denen im Planungsverfahren ausreichend Gelegenheit zur Mitwirkung eingeräumt wurde. Darüber hinaus war die interessierte Öffentlichkeit durch verschiedene Informations- und Beteiligungsangebote in die Erarbeitung des IEKs involviert.

Beteiligung und Mitwirkung der nach § 137 BauGB Betroffenen

Zu Beginn des Verfahrens wurden alle Eigentümer:innen schriftlich über die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie den Ablauf und die grundsätzlichen Ziele der VU informiert. Des Weiteren fand eine gesonderte Informationsveranstaltung für die Eigentümer:innen statt, in der die Inhalte und Rahmenbedingungen des Prozesses erläutert wurden. Mit einer schriftlichen Information wurden darüber hinaus Fragebögen versandt, um alle relevanten, grundstücksbezogenen Informationen abzufragen. Mit den Grundeigentümer:innen, die besonders große oder potenziell für eine städtebauliche Entwicklung relevante Grundstücke besitzen, wurden Einzelgespräche geführt, um die aktuelle Nutzung, mögliche Entwicklungsperspektiven und -optionen sowie Betroffenheiten und Auswirkungen zu erörtern. Mit den Eigentümer:innen des im Untersuchungsgebiet befindlichen Geschosswohnungsbaus (inbesondere Bereich Schwartauer Allee) waren keine detaillierten Gespräche erforderlich, da der Wohnungsbestand im Zuge der Sanierungsmaßnahme grundsätzlich erhalten und nicht überplant werden soll.

Zur Beteiligung der weiteren Betroffenen (Mieter:innen, Pächter:innen, sonstige Betroffene) wurde zum Projektbeginn eine öffentliche Auftaktveranstaltung durchgeführt. Aufgrund der Bedeutung, der Lage und der Größe des Projekts sowie seiner Aufgabenstellung mit dem nachfolgend aufzustellenden IEK richtete sich diese Veranstaltung an die allgemeine Öffentlichkeit (vgl. auch Abb. 4 Beteiligung im Planungsverfahren).

Die Beteiligung der nach § 137 BauGB Betroffenen wurde im Prozessverlauf fortgesetzt. Im Zuge der Erarbeitung der ersten städtebaulichen Leitziele und -ideen für das Untersuchungsgebiet wurde am 04. November 2022 ein öffentliches “Zukunftsforum mit Bürgercheck” durchgeführt. Die Veranstaltung bestand aus zwei Teilen: Im ersten, nichtöffentlichen Teil wurden mit eingeladenen interdisziplinären Fachexperten, wie Architekt:innen, Landschaftsarchitekt:innen, Stadtplaner:innen, Professor:innen und Studierenden sowie ausgewählten Trägern öffentlicher Belange Ideen zu definierten Abschnitten des Untersuchungsgebiets entwickelt. Als Basis dienten hierzu die in der Bestandsanalyse herausgearbeiteten Rahmenbedingungen. Am zweiten, öffentlichen Teil der Veranstaltung konnten alle Betroffenen sowie die interessierte allgemeine Öffentlichkeit teilnehmen, um sich über die in der Bestandsanalyse erfassten Rahmenbedingungen zu informieren und sich zu den im ersten Teil der Veranstaltung erarbeiteten Ideen, Szenarien und Leitzielen zu äußern, so dass für alle Betroffenen eine frühzeitige Mitwirkung an den Zielen der Sanierung möglich war.
Nach der Erstellung des IEK-Entwurfs wurde die Beteiligung fortgesetzt. Zur Kinder- und Jugendbeteiligung wurden im Sommer und Herbst 2024 mehrere Einrichtungen, wie z.B.

das Stadtschüler:innenparlament und Jugendeinrichtungen zur Beteiligung aufgefordert. Am 15.11.2024 fand eine öffentliche Veranstaltung statt, auf der der IEK-Entwurf öffentlich vorgestellt wurde. Hier bestand die Möglichkeit für alle nach § 137 BauGB Betroffenen, sich zu den Sanierungszielen zu äußern und die eigene Rückmeldung einzubringen. Vorab wurden mit den direkt von möglichen Fördermaßnahmen betroffenen Grundeigentümer:innen persönliche Gespräche geführt.

Die Ergebnisse dieser Gespräche und Veranstaltungen wurden detailliert festgehalten und für die weitere Bearbeitung der VU ausgewertet. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden personen- oder grundstücksbezogene Angaben jedoch nicht im Bericht veröffentlicht. Äußerungen und Stellungnahmen aus der Beteiligung der Eigentümer:innen werden im Folgenden themenbezogen anonymisiert und abstrahiert dargestellt.

Die Ergebnisse der Beteiligung der sonstigen Betroffenen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit werden im Bericht dargestellt. Da sie kontinuierlich und von Beginn an in die Planungen eingeflossen sind und Bezug auf den jeweiligen Arbeitsstand nehmen, erfolgt die Darstellung im Bericht an den entsprechenden inhaltlichen Stellen. Die Ergebnisse der Beteiligung während der Analysephase finden sich in Kapitel 2 (Bestandsaufnahme und Analyse) in den jeweiligen inhaltlichen Unterkapiteln. Die Ergebnisse der Beteiligung zur Erstellung des IEK sind den inhaltlichen Unterkapiteln des Kapitel 3 (Integriertes Entwicklungskonzept) zugeordnet. Wurden zu einem Thema im Zuge der Beteiligung keine Anmerkungen gemacht, entfällt dieser Punkt in den Kapiteln. Bei der Darstellung im Bericht handelt es sich um eine zusammengefasste Darstellung. Die ausführlichen Dokumentationen mit allen Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate liegen separat vor (siehe Anlage).

Beteiligung und Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB

Die Träger öffentlicher Belange waren in einer ersten Stufe der Beteiligung von Ende März bis Ende April 2022 aufgefordert, die für ihren Zuständigkeitsbereich relevanten Belange zu übermitteln, so dass diese bei der Erarbeitung der VU und des IEK berücksichtigt werden konnten.

Die zweite Stufe der Beteiligung erfolgte mit der Verschickung des Erläuterungsberichts zu VU und IEK von Mitte April bis Ende Mai 2025. Die entsprechend eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet, abgewogen und sind in den Planungsprozess eingeflossen. Die Schlussverschickung des finalisierten VU/IEK sowie des überarbeiteten Erläuterungsberichts an die Träger öffentlicher Belange erfolgte am 25.04.2025 mit Frist bis zum 28.05.2025.

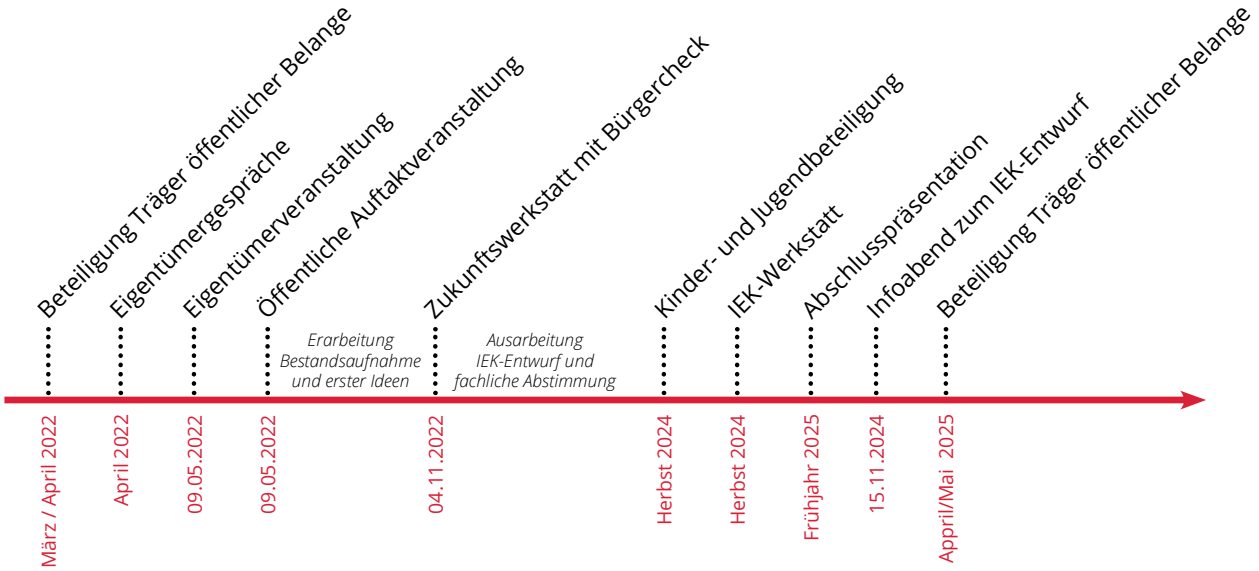


Abb. 4: Beteiligung im Planungsverfahren

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Bedeutung im Stadtgefüge

Charakter des Gebiets

Das Untersuchungsgebiet wurde seit dem 19. Jahrhundert überwiegend durch Werften und hafenbezogene Nutzungen sowie einen Seegrenzschlachthof geprägt, deren Anlagen sich im Laufe der Jahre schrittweise erweiterten. Seit dem Niedergang der ursprünglichen Nutzungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist das Gebiet einem Strukturwandel unterworfen. Zahlreiche Flächen liegen augenscheinlich brach oder wurden bereits neuen Nutzungen zugeführt, die teils den Charakter von Zwischennutzungen aufweisen. Auf der Roddenkoppel lag einst die Lübecker Maschinenbaugesellschaft (LMG) mit einem Werftbetrieb. Von der Werft sind zahlreiche große Hallen verblieben, die dem Gebiet bis heute einen industriellen Charakter verleihen. Die Hallen werden zum Großteil für das Lagern von unterschiedlichen Waren und Gütern genutzt, durch kulturelle Nutzungen umgenutzt oder dienen Zwischennutzungen. Der industrielle und hafenwirtschaftliche Charakter des Gebiets wird durch die Hafenbahn unterstrichen, die eigene Gleise, Abstellanlagen und Werkstätten in diesem Bereich betreibt. Durch die Lage zwischen dem Stadtgraben und der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden ist das Gebiet nur durch eine Zufahrt an der Einsiedelstraße erschlossen, so dass die schwache Erschließung und der fehlende Durchgangsverkehr zu einer Randlage führen. Eine Durchwegung für den Fuß-, Rad- oder motorisierten Verkehr besteht nicht oder nur punktuell.

Die westlich der Bahntrasse, zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße befindlichen Flächen sind geprägt von dem Areal des ehemaligen Seegrenzschlachthofs. Seit der Nutzungsaufgabe im Jahr 2006 liegt das Gelände brach und die Gebäudesubstanz verfällt. Aufgrund der Größe der Brachfläche strahlt der verlassene Charakter auf die Wahrnehmung des gesamten Bereichs aus und bewirkt einen randstädtischen Charakter auch für die umliegenden Grundstücke, die sich teils in veritabler Nutzung befinden.

Im nordwestlichen Untersuchungsgebiet erstreckt sich das Struckbachtal. Der Struckbach wird überwiegend verrohrt im Untergrund geführt und ist daher wenig erlebbar. Der kleine, zugewachsene Grünzug ist in kein übergeordnetes, grünes Netz eingebunden. In Teilen ist keine Zugänglichkeit gegeben oder keine besondere Aufenthaltsqualität spürbar. Der darin liegende Kinderspielplatz ist nur von Norden von der Elisenstraße über einen schmalen Weg zu erreichen. Das Untersuchungsgebiet wird zusätzlich durch große Verkehrstrassen geprägt. Neben der Bahntrasse, die das Gebiet in zwei Teile zerschneidet, bilden die Schwartauer Allee sowie die Verkehrsachse Bei der Lohmühle – Karlstraße – Einsiedelstraße als Teil der „Nordtangente“ stadtweit bedeutsame Straßenverbindungen mit einer hohen Verkehrsbelastung. Die mehrspurigen Fahrbahnen nehmen einen großen Stadtraum ein und wirken einhergehend mit der hohen Verkehrsbelastung als Barrieren zwischen den verschiedenen Bereichen des Untersuchungsgebiets.

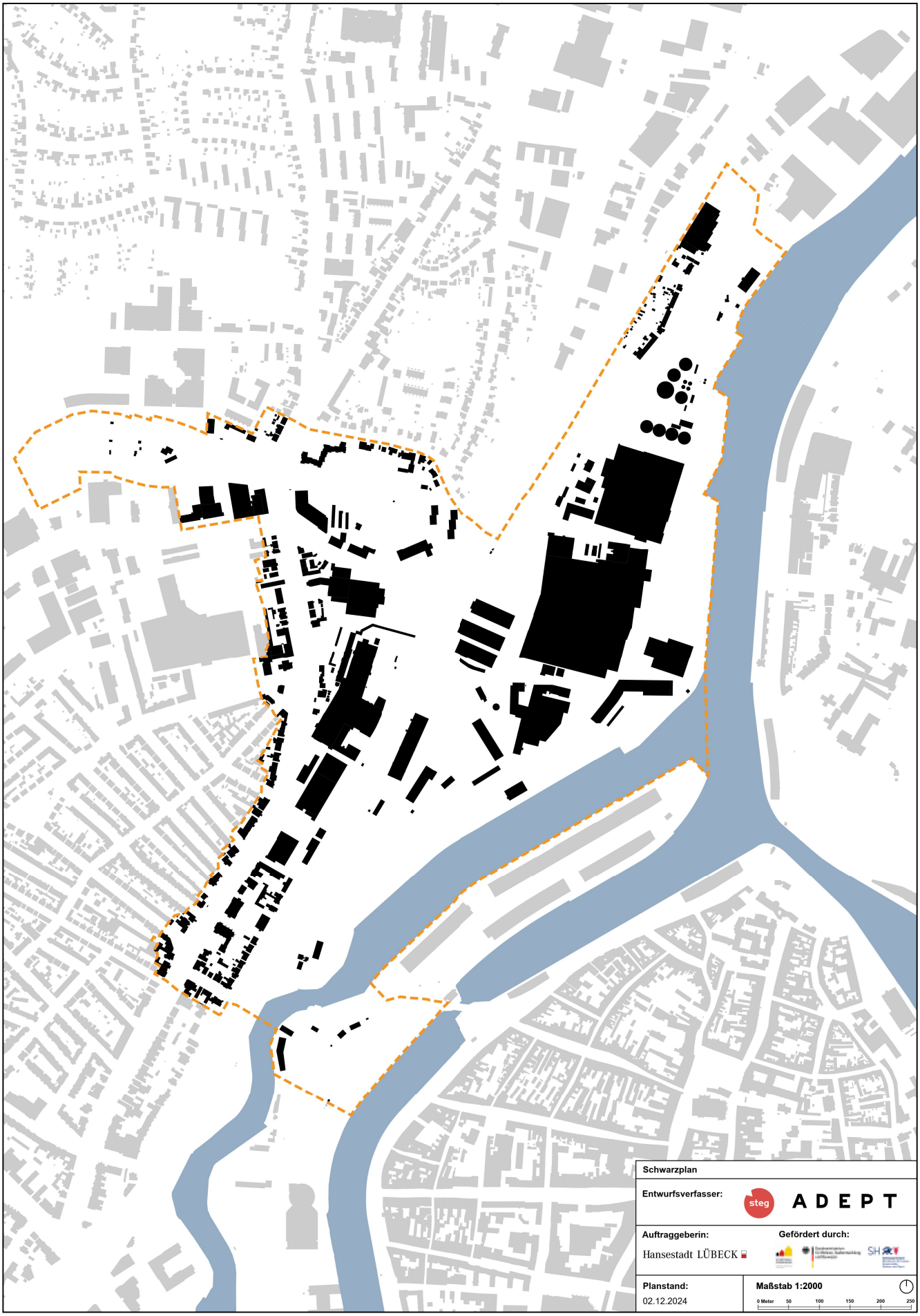


Abb. 5: Schwarzplan

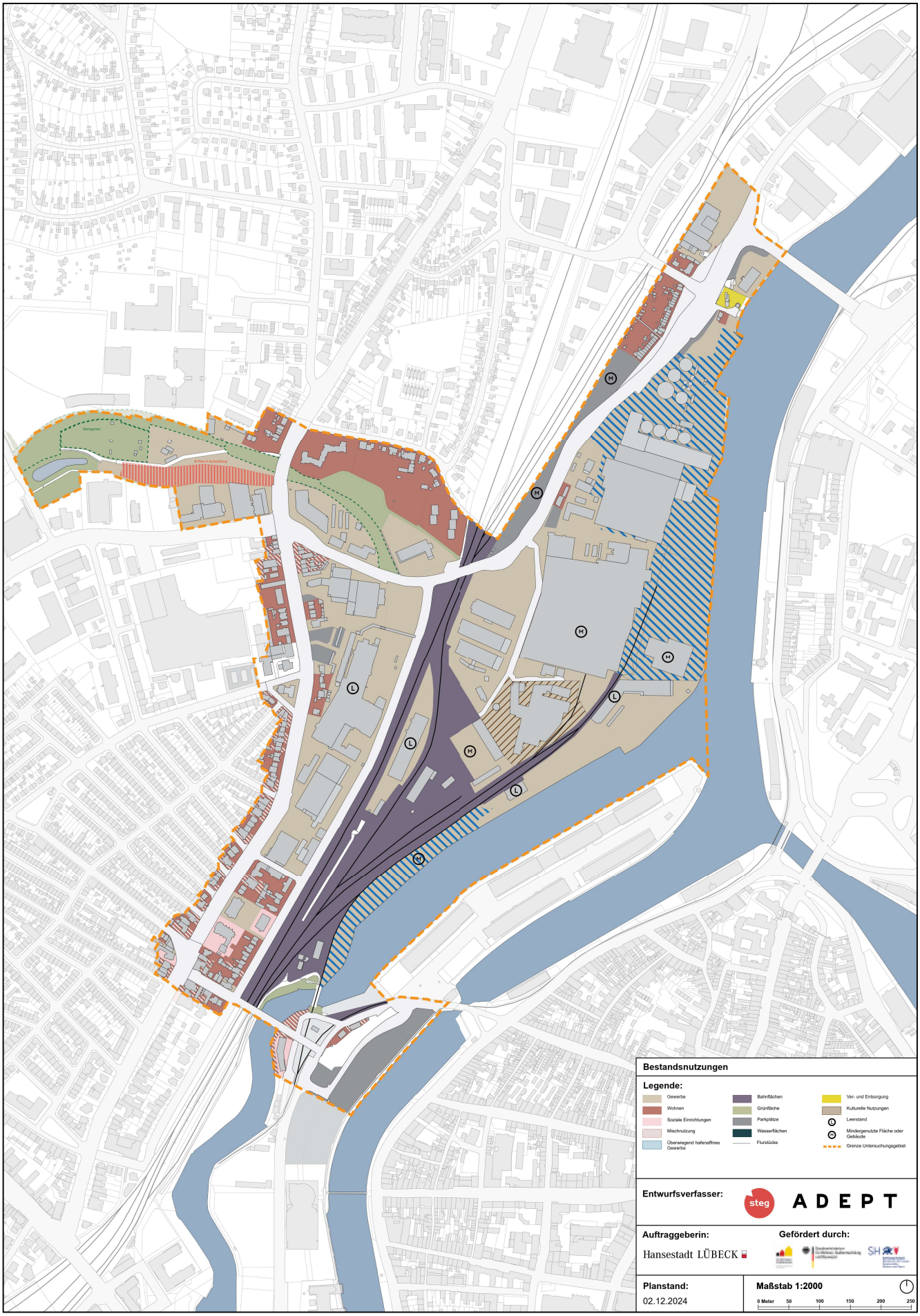


Abb. 6: Bestandsnutzungen

Das Umfeld des Gebiets

Die an das Gebiet anschließenden Quartiere weisen sehr unterschiedliche Charaktere auf. Im Nordosten erstrecken sich entlang der Trave bis zum Vorwerker Industriehafen teils aktive, teils untergenutzte Hafennutzungen und gewerbliche Großstrukturen. Diese Nutzungen werden durch die Trave sowie die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden begrenzt. Der Bereich des Vorwerker Hafens ist, ähnlich wie der in Travemünde am Skandinavienkai befindliche Hafenbereich, ein durch intensive Hafennutzung geprägter, wichtiger Gewerbe- und Handelsstandort der Hansestadt Lübeck.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil St. Lorenz Nord. Westlich grenzt eines der dichtesten Quartiere Lübecks mit Blockstruktur und gründerzeitlicher Bebauung an. Es besteht eine Unterversorgung mit Grün- und Freiräumen. Nördlich des Gründerzeitviertels grenzen Gewerbeflächen an mit zum Teil großflächigem, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel sowie Sportflächen mit gesamtstädtischer Bedeutung.

In der nördlichen Verlängerung des Schlachthofgeländes grenzt ein Quartier mit kleinteiliger Wohnbebauung aus vorwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern.

Südöstlich liegt die Nördliche Wallhalbinsel, die sich im 19. Jahrhundert zu einem Hafenstandort entwickelte, der inzwischen aus dieser Nutzung herausgefallen ist. Die ehemaligen Lagerschuppen zeugen noch heute charakterlich von der Hafennutzung. Auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist seit einigen Jahren eine schrittweise Weiterentwicklung mit Nutzungen aus dem kulturellen und Medienbereich zu verzeichnen. 2022 wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel unter Erhalt der historischen Hafenschuppen geschaffen (B-Plan Nr. 01.77.00) – die Realisierung obliegt dem Vorhabenträger. Der historische Gebäudebestand soll erhalten und durch eine Mischung aus Wohnungen, kulturellen Angeboten sowie gewerblichen Betrieben nachgenutzt und im Südwesten der Nördlichen Wallhalbinsel durch zwei neue Gebäude ergänzt werden. Die Nördliche Wallhabinsel ist vom Untersuchungsgebiet durch den Stadtgraben (Wallhafen) getrennt, der nur im Süden an der Marienbrücke und der Eutiner Brücke überquert werden kann, so dass der Stadtgraben trotz der räumlichen Nähe eine städtebauliche und funktionale Barriere darstellt.

Von der Nördlichen Wallhalbinsel gelangt man über den Drehbrückenplatz in die Altstadt. Sie stellt das historische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Zentrum der Hansestadt dar. Als UNESCO-Welterbe ist die Lübecker Altstadt von überragender Bedeutung und verfügt über eine internationale Strahlkraft, weshalb ihr städtebauliches und kulturelles Erscheinen von besonderer Bedeutung für die gesamte Stadt ist.

Nördlich der Altstadt, nordöstlich des Untersuchungsgebiets, liegt der Stadtteil St. Gertrud. Dieser ist überwiegend durch Wohnen partiell geprägt, entlang der Trave erstrecken sich hafenbezogene industrielle Nutzungen. Die trennende Wirkung der Trave wird nur durch die Eric-Warburg-Brücke aufgehoben, die beide Stadtteile miteinander verbindet.

Das Untersuchungsgebiet hat aufgrund seiner heutigen Nutzung und Prägung mit den gewerblichen Großstrukturen sowie den großen Verkehrstrassen und fehlenden Wegeverbindungen eine trennende Wirkung auf die umliegenden Stadträume. Aufgrund der heterogenen Struktur des Umfelds besteht jedoch die Chance, das Gebiet so weiterzuentwickeln, dass es künftig eine Scharnierfunktion zwischen den Stadtteilen übernimmt und somit die Brüche, die heute im Stadtraum räumlich und funktional vorzufinden sind, abgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob dies u.a. durch die Ergänzung neuer und unterrepräsentierter Nutzungen, wie Grün- und Freiraumstrukturen oder attraktiver Wegeverbindungen, erfolgen kann.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
Bei den durchgeführten Beteiligungsformaten wurden von einigen Personen die Lage an der Trave und dem Stadtgraben sowie die Anbindung an den Güterverkehr (Schiene und Straße) und die sich daraus ableitenden Vorteile als Gewerbestandort insbesondere im Bereich Logistik hervorgehoben. Die Gewässer, Bahnanlagen und die Schwartauer Allee werden von vielen Personen als Barrieren bewertet, die durch planerische Eingriffe reduziert werden sollten.

TöB-Beteiligung
Im Rahmen der TöB-Beteiligung wurden fachplanerische Hinweise und Anmerkungen zu übergeordneten Themen und Infrastraukturen eingebracht. Diese werden in den folgenden Fachkapiteln dargestellt.

Anforderungen an die Planung

- Funktionale und räumliche Trennwirkungen zwischen den Quartieren sollen nach Möglichkeit behoben werden.
- Ein für die stadträumliche Lage passender Charakter mit angemessenen Nutzungen sollte gefunden werden.

2.2 Entwicklungsgeschichte

Entwicklung vom Mittelalter bis in die Gründerzeit

Seit dem 16. und 17. Jahrhundert wurden die Befestigungsanlagen der mittelalterlichen Stadt ausgebaut, indem vor allem auf deren Westseite eine massive Festungsanlage mit spitzwinkligen Bastionen und einem vorliegenden Stadtgraben errichtet wurden. Hierdurch sicherte neben dem Lauf der Trave ein weiterer Wasserlauf die Stadt. Am Stadtgraben wurden Wallanlagen zum äußeren Schutz der Befestigungslinien angelegt. Das heutige Untersuchungsgebiet lag unmittelbar westlich angrenzend und somit vor den Toren und Befestigungsanlagen der Stadt; es war zu jener Zeit überwiegend von Weideland geprägt und sehr dünn besiedelt. Entlang des Struckbachs, der in die Trave mündete, befanden sich vom 13. bis in das 19. Jahrhundert mehrere Mühlen. In näherer Entfernung, im Travetal gelegen, befanden sich Ziegeleien.

Auf einem Gelände nördlich der Befestigungsanlagen gab der Lübecker Kaufmann Hieronymus Küsel 1754 den Auftrag zum Bau der prunkvollen Küselschen Villa, die bis heute an der Einsiedelstraße erhalten ist. Von hier aus erstreckten sich großzügig angelegte Gärten bis zur Trave und dem Stadtgraben, die im Zuge der industriellen Entwicklung des Gebiets seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schrittweise verschwanden.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Befestigungsanlagen der Hansestadt aufgrund des technischen und politischen Fortschritts, wie in den meisten anderen deutschen und europäischen Städten, zur Sicherung der Stadt nicht mehr erforderlich, so dass diese zu großen Teilen geschleift wurden. Insbesondere auf der Ostseite der Altstadt wurden die Flächen zu großen Parks umgestaltet, während auf der Westseite, und somit auch im Bereich des heutigen Untersuchungsgebiets, eine städtebauliche und industrielle Entwicklung einsetzte. Diese wurde durch die Aufhebung der Torsperre 1864 begünstigt.

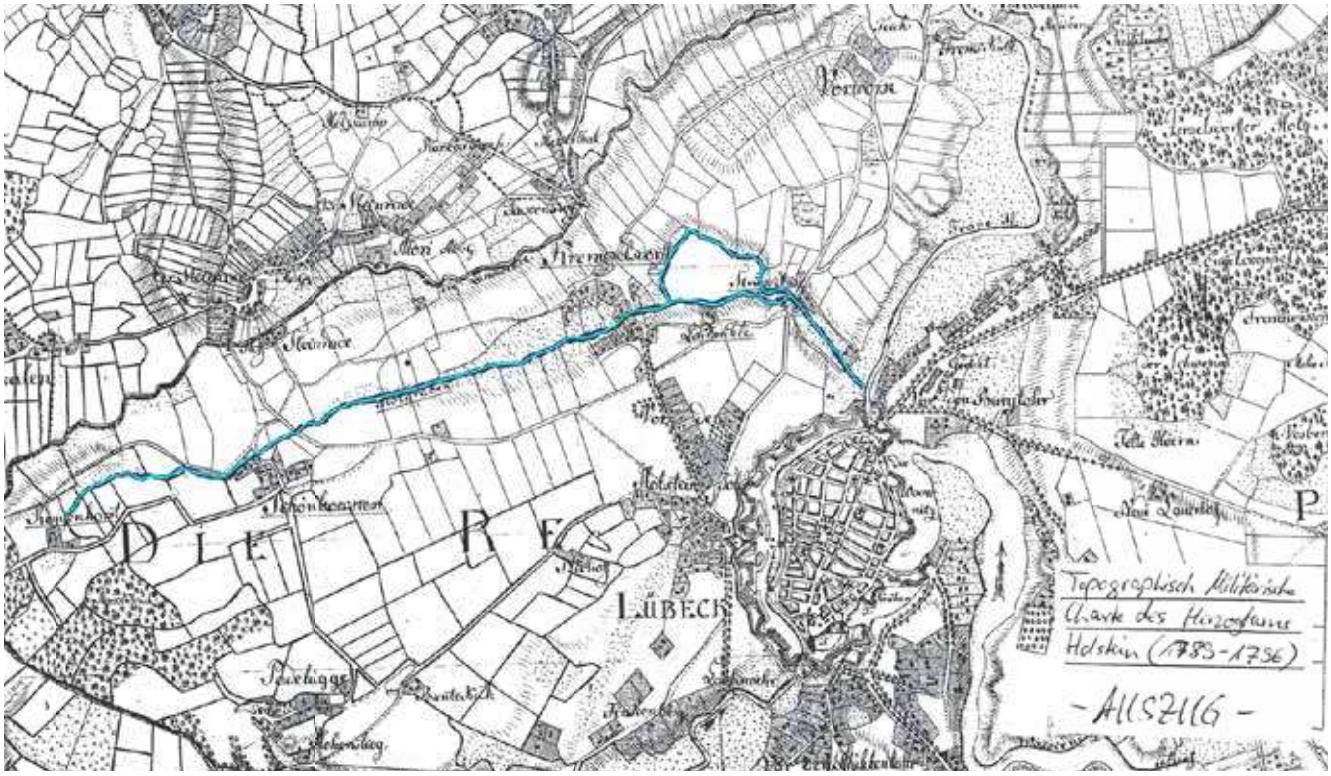


Abb. 7: Historische Karte Struckbachtal 1796



Abb. 8: Blick von der nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel



Abb. 9: Fassade der Tudorhallen

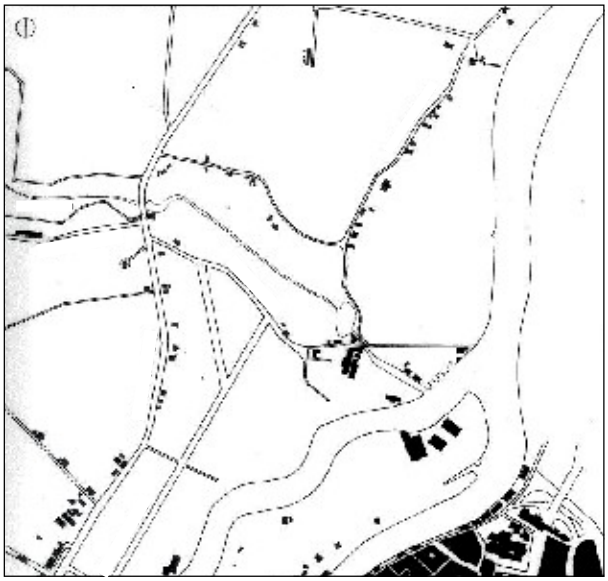
Entwicklung seit der Industrialisierung

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in Lübeck schrittweise die Industrialisierung ein. Hierzu gehörten der Bau von Eisenbahntrassen und der Anschluss Lübecks an das entstehende Eisenbahnnetz im Jahr 1851, wodurch der Transport von Menschen und Gütern erheblich erleichtert wurde. Durch den Lübecker Bahnhof, der 1851 auf der Mittleren Wallhalbinsel errichtet wurde, konnten in den folgenden Jahren auch die Hafenanlagen auf der Roddenkoppel durch die Eisenbahn erschlossen werden. Diese verkehrliche Erschließung förderte die Entwicklung von Industrie- und Hafenanlagen, die das heutige Untersuchungsgebiet seinerzeit schrittweise industrialisierten.

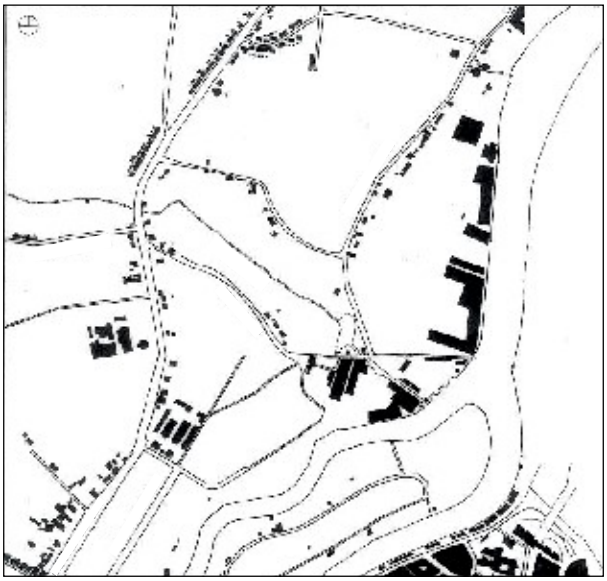
Geschichte der LMG:
Aus der bereits 1845 gegründete Maschinenfabrik und Eisengießerei Kollmann und Schetelig ging 1873 die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG) hervor. Diese produzierte in den folgenden Jahrzehnten unter anderem diverse Spezialbagger, z.B. für den Braunkohletagebau oder den Wasserbau. Ab dem 20. Jahrhundert entwickelte sich die LMG zu einer leistungsfähigen Werft, infolgedessen entstanden neben weiteren Kaianlagen zahlreiche Schiffsbauhallen, darunter auch die sogenannten Tudorhallen mit ihren vorgelagerten Schiffsbauplätzen. Die Werftanlagen wuchsen im Laufe der Jahrzehnte weiter an, so dass die Werft den größten Teil der Roddenkoppel bedeckte. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts stieg die Zahl der Mitarbeiter:innen auf 5.000 Personen an. In den 1950er Jahren hatte die Werft ihre größte Ausdehnung erreicht.

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war hingegen durch eine wechselvolle Geschichte des Niedergangs geprägt. Die Mitarbeiter:innenzahl nahm ab den 1950er Jahren kontinuierlich ab und verzeichnete in den 1960er Jahren noch ca. 3.000 Personen. Ab den 1980er Jahren wurde der Schiffbau eingestellt und die Mitarbeiter:innenzahl sank bis zur Jahrtausendwende auf 500. Die Übernahme des Betriebs durch die Krupp Fördertechnik im Jahr 1993 konnte keine Trendumkehr bewirken, so dass die LMG in den 2000er Jahren erstmals insolvent ging. Nach der Übernahme des Betriebs durch einen neuen Investor wurde die Produktion von Windenergieanlagen aufgenommen und mit etwas über 100 Mitarbeiter:innen bis 2010 betrieben. Nach dem Produktionsstopp und einem erneuten Eigentümerwechsel in den 2010er Jahren wird das Areal bis heute durch Nutzungen geprägt, die eher den Charakter von Zwischennutzungen aufweisen.

Das älteste, heute noch erhaltene Gebäude der LMG ist die ehemalige Schiffsbauhalle, sogenannte Tudorhalle, die eine herausragende Industriearchitektur aufweist und aufgrund seiner Wasserlage von besonderer städtebaulicher Bedeutung ist. Das Gebäude ist seit Langem ohne Nutzung und baulich in einem schlechten Zustand.



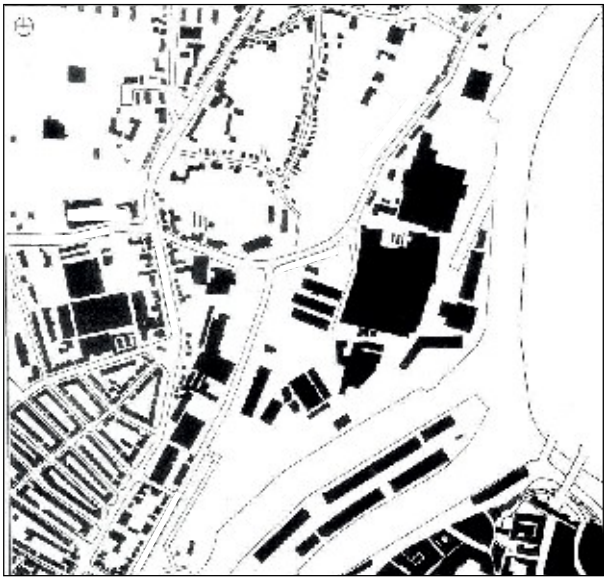
Städtebauliche Entwicklung 1873



Städtebauliche Entwicklung 1893



Städtebauliche Entwicklung 1910



Städtebauliche Entwicklung 1998

Abb. 10: Städtebauliche Entwicklung

Geschichte des Schlachthofareals:
Seit dem 19. Jahrhundert wurden im städtischen Schlachthof an der Schwartauer Allee Tiere geschlachtet. Dieser städtische Schlachthof lag südlich des heutigen Schlachthofareals und wurde in den 1950er Jahren geschleift. Das Kühlhaus, das bereits seit 1912 Kunsteis produzierte und in funktionaler Nähe zum Schlachthof lag, blieb erhalten und die Kühlhaus Lübeck AG errichtete seit den 1970er Jahren teils neue Gebäude und brach die alten Gebäude ab. Bis heute ist ein Nachfolger der Kühlhaus Lübeck AG am Standort ansässig.

Durch ein im Jahr 1926 erlassenes Reichsgesetz war es ab Ende der 1920er Jahre verboten, ausländische Tiere im städtischen Schlachthof zu schlachten und weiterzuverarbeiten, da Quarantäneauflagen umgesetzt werden mussten. Daher kam es in der 2. Hälfte der 1920er Jahre nördlich des städtischen Schlachthofs zum Bau eines Seegrenzschlachthofs mit Quarantänestation, der 1929 seinen Betrieb aufnahm. In diesem wurde Vieh vorwiegend aus Skandinavien angelandet, in Quarantäne gehalten, geschlachtet und weiterverarbeitet. Für den Betrieb wurden alle erforderlichen Infrastrukturen errichtet, wie etwa der Viehlandeplatz am Stadtgraben, Quarantäneställe an der Bahntrasse, allgemeine Schlachthofanlagen für Groß- und Kleinvieh, ein Kühlhaus, Markthallen und eine Zuchtviehauktionshalle auf der westlichen Seite der Bahntrasse. Zur Verbindung der beiderseitig der Gleise gelegenen Bereiche wurde eine Viehtrift errichtet, die in Teilen bis heute erhalten ist, da die Haltung der Tiere aus Quarantänegründen strikt von den umliegenden Nutzungen zu trennen war. Der Schlachthof wurde in den 1970er Jahren zu einem Versandschlachthof umgestaltet. Der Schlachthof wurde auf Teilen der ursprünglichen Anlage an der Schwartauer Allee bis 2006 betrieben, seither liegt das Areal brach.



Abb. 11: Schlachthofareal an der Katharinenstraße



Abb. 12: Brücke für den Transport von Vieh zum Schlachthofgelände

Entwicklung des Hafens:
Durch den Bahnanschluss entwickelten sich die Roddenkoppel sowie das Umfeld nördlich des heutigen Untersuchungsgebiets seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell und hafenbezogen. Seit dem Aufkommen veränderter Transport- und Logistikströme im internationalen Handel, die sich z.B. durch den Transport im Standardcontainer ausdrückten, waren alle Hafenanlagen einem erheblichen Transformationsprozess unterworfen. In Lübeck zeigte sich diese Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten durch eine Stärkung der Hafenanlagen, die an der Trave in Richtung Ostsee gelegen sind, da hier modernere Infrastrukturen, mehr Fläche und teils mehr Tiefgang vorzufinden sind. Dennoch befinden sich weiterhin einige hafenbezogene Nutzungen im Untersuchungsgebiet. Neben einem Lagerhausunternehmen findet nach wie vor gelegentlich ein Holzumschlag am Roddenkoppelkai im Wallhafen statt.

Entwicklung des Untersuchungsgebiets in den vergangenen Jahren:
Wesentliche Nutzungen, die das Untersuchungsgebiet über viele Jahre prägten und die für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Lübeck von besonderer Bedeutung waren, sind in den vergangenen Jahren verloren gegangen. Der Schlachthof stellte seine Produktion 2006 ein, die LMG legte die Produktion nach Jahrzehnten des Niedergangs 2010 nieder und die Hafenanlagen, die teils außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen (Nördliche Wallhalbinsel) haben teilweise ihre Hafenfunktion verloren. Für den größten Teil des Untersuchungsgebiets ist daher ein Strukturwandel erkennbar, der bisher jedoch nur punktuell eingesetzt hat. Im zentralen Bereich der Roddenkoppel etablierte sich in den vergangenen Jahren ein regionales Kultur- und Veranstaltungszentrum. Zusätzlich entstehen kontinuierlich weitere Nutzungen aus dem kulturellen und kreativ-gewerblichen Milieu, die gemeinsam als Werftquartier vermarktet werden (vgl. Kapitel 2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten). In diesem Bereich des Untersuchungsgebiets ist der Strukturwandel somit bereits sichtbar.

Neben den im Untersuchungsgebiet liegenden Brachen sowie den aufstrebenden neuen Nutzungen finden sich auf einzelnen Grundstücken des Untersuchungsgebiets auch veritable und am Standort funktionierende gewerbliche Nutzungen, die mit dem Standort eng verbunden sind und erfolgreiche Betriebe darstellen. Ebenso werden auch die Gleisanlagen der Hafenbahn, mit der dort liegenden Waggonwerkstatt, aktuell genutzt.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Im Zuge der durchgeführten Beteiligungsformate brachten viele Personen zum Ausdruck, dass ein Erhalt der historisch prägenden und identitätsstiftenden Orte im Gebiet wichtig sei. In diesem Zusammenhang wurde v.a. der ehemalige Schlachthof benannt.
- Andere brachten die Idee ein, den historischen Verlauf des Stadtgrabens wieder sichtbar zu machen.

TöB-Beteiligung
Im Rahmen der TöB-Beteiligung wurde vor allem auf den historischen Wert des Gesamtareals des Schlachthofs als letzten erhaltenen Seegrenzschlachthof in Deutschland verwiesen. Des Weiteren wurde der historisch bedeutsame Werftstandort benannt, der durch mehrere Baudenkmale geprägt wird und darüber hinaus auch archäologisch relevante Orte aus der Zeit vor der Werftentwicklung aufweisen könnte (siehe hierzu auch Kapitel 2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten).

Anforderungen an die Planung

- Historisch bedeutsame Orte sowie Denkmale sollen erhalten oder adaptiert und in die Planung integriert werden.
- Der industrielle und/oder Werftcharakter des Ortes soll in einer neuen Nutzung erkenn- und erlebbar bleiben.
- Historisch wichtige Orte und Denkmale können von ihrer Überformung befreit und somit wieder sichtbar und erlebbar werden.

2.3 Planungsrechtliche Situation

Die Betrachtung von planungsrechtlichen Rahmenbedingungen ist in den VU erforderlich, um die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung in einen rechtlichen Kontext einzubetten und rechtliche Herausforderungen und Hemmnisse frühzeitig identifizieren zu können. Mittels dieser Erkenntnisse gibt es erste Anhaltspunkte, inwiefern das bestehende oder noch zu schaffende Planungsrecht zur zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme beiträgt. Darauf aufbauend lassen sich gezielte Umsetzungsstrategien mit konkreten Handlungsschritten ableiten.

Raumordnung

Im Folgenden werden Planwerke der Raumordnung mit ihren für das Untersuchungsgebiet relevanten Aussagen beschrieben. Dabei handelt es sich um allgemeine Aussagen und rechtsverbindliche Festlegungen, die von den nachgeordneten räumlichen Ebenen im Sinne des Gegenstromprinzips nach § 1 Abs. 4 BauGB zu beachten und zu berücksichtigen sind.

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP)
Der fortgeschriebene Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP-VO 2021) ist am 17. Dezember 2021 in Kraft getreten und bildet die Grundlage für die gesamträumliche Entwicklung des Landes bis 2036. Aus den graphischen und textlichen Festlegungen lassen sich allgemeine und spezifische, auf das Untersuchungsgebiet bezogene, Rückschlüsse ziehen:

Als landesweites Ziel wird der Vorrang der Innen- vor Außenentwicklung festgelegt, wodurch vorhandene innerörtliche Potenziale optimal ausgeschöpft werden sollen. Als Grundsatz wird festgeschrieben, dass insbesondere ehemalige militärisch, verkehrlich und gewerblich genutzte Flächen in siedlungsstrukturell integrierter Lage mobilisiert werden sollen. Bezogen auf das Untersuchungsgebiet lässt sich ableiten, dass es im Oberzentrum Lübeck liegt. Laut LEP sind Oberzentren Versorgungs- Wirtschafts-, Arbeitsmarkt-, Wissenschafts- und Kulturzentren mit überregionaler und landesweiter Bedeutung, die Motoren für eine zukunftsfähige Regionalentwicklung sein sollen. Bezüglich der Raumstruktur gehört das Untersuchungsgebiet zum siedlungsstrukturellen Verdichtungsraum, was das Potenzial zur Innen- und Nachverdichtung des Gebietes unterstreicht. Als weitere flächige Festlegung wurde die Hafenkante des Untersuchungsraumes, wie die gesamte Lübecker Altstadt, grundsätzlich als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung festgelegt. Als linienförmige Festlegung ist die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden als zweigleisige Bahnstrecke hervorgehoben.

Regionalplan Schleswig-Holstein Ost
Das Untersuchungsgebiet ist regionalplanerisch Bestandteil der Planungsregion II und wird durch den Regionalplan Schleswig-Holstein Ost in der Fassung von 2004 gesteuert. Im Plangebiet ist eine überregional bedeutsame Straßenverbindung K25 (Einsiedelstraße) festgelegt. Die Hafenflächen im Plangebiet besitzen keine übergeordnete Bedeutung für die Hafennutzung, erst nördlich angrenzende Flächen sind als regional oder überregional bedeutsam festgelegt.

Allgemeines Städtebaurecht

Neben diesen landesweiten und regionalen Festlegungen steht der Gemeinde Lübeck mittels des BauGB i.V.m. mit der BauNVO die Bauleitplanung als Steuerungsmöglichkeit zur baulichen und sonstigen Nutzung von Grundstücken zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund gilt es zu prüfen, welche aktuellen Darstellungen der angestrebten Bodennutzung im Untersuchungsgebiet vorliegen und welche parzellenscharfen Festsetzungen der Art und Maße der baulichen Nutzung getroffen wurden, die als Möglichkeiten aber auch Restriktionen zur zukünftigen Entwicklung des Untersuchungsgebiets beitragen.

Flächennutzungsplan
Der Flächennutzungsplan (FNP) ist als vorbereitender Bauleitplan gemäß § 5 BauGB das zentrale Planungsinstrument einer Gemeinde zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet. Der Lübecker Flächennutzungsplan ist 1990 in Kraft getreten und bereits mehrfach geändert worden. Demnach sind die Fernbahngleise und die Hafenbahn als Bahnanlage und die Einsiedelstraße, Karlstraße, Marienstraße und die Schwartauer Allee als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Von der Marienbrücke bis zu den Waggonwerkstätten ist eine Sonderbaufläche Hafen festgeschrieben.
Die restlichen Flächen der Roddenkoppel sind genauso wie das Schlachthofgelände als gewerbliche Baufläche dargestellt, daran anschließend fügen sich gemischte Bauflächen entlang der Schwartauer Allee. Entlang der Straße Bei der Lohmühle sind Sonderflächen (u.a. Großflächiger Einzelhandel) sowie gewerbliche Flächen dargestellt. Nördlich schließt sich ein Grünzug mit dem Ziel einer Parkanlage an. Eine Neuaufstellung des FNPs ist in Vorbereitung; seit 2018 liegt hierfür ein Aufstellungsbeschluss vor.

Bebauungspläne
Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwi-ckeln. Gemeinden stellen Bauleitpläne parzellenscharf auf, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Im Untersuchungsgebiet liegen folgende rechtskräftige Bebauungspläne bzw. Bebauungsplanentwürfe vor:

- Bebauungsplan 04.40.00 – Einsiedelstraße / Roddenkoppel
- Bebauungsplan 05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

- Bebauungsplan 05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe
- Bebauungsplan 04.36.04 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße
- Bebauungsplan 04.36.06 – Bei der Lohmühle
- Bebauungsplan 04.38.00 – Lohmühle / Sportanlagen / P+R
- Bebauungsplan 05.01.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich I) / in Teilen
- Bebauungsplan 05.02.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich II) / in Teilen
- Bebauungsplanentwurf 04.41.00 – Schwartauer Allee / Katharinenstraße (nicht rechtskräftig, Aufstellungsbeschluss am 13.01.2016)
- Bebauungsplanentwurf 04.39.00 – Bei der Lohmühle/ Grünzug (nicht rechtskräftig, Aufstellungsbeschluss am 26.10.2020)

Bebauungsplan 04.40.00 – Einsiedelstraße/ Roddenkoppel

Der Bebauungsplan 04.40.00 umfasst mit der Roddenkoppel zentrale Flächen im Untersuchungsgebiet zwischen der Katharinenstraße bzw. der Bahntrasse sowie der Trave und dem Stadtgraben und umfasst ca. 41 ha. Ein Planerfordernis nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 BauGB lag vor, da ein Rahmen für die zukünftige bauliche Entwicklung geschaffen werden sollte. Hierbei sollten sich zum einen die Bestandsnutzungen weiterentwickeln können als auch nachbarschaftliche Nutzungen wie Wohnnutzungen geschützt werden. Zusätzlich sollte die Gemengelage aus Wohnen, industrieller und gewerblicher Nutzung an die Erfordernisse des Lärmschutzes angepasst werden, damit die genannten Nutzungen verträglich nebeneinander bestehen können.

Um das Gebiet langfristig sensibleren Nutzungen öffnen zu können, wurde das vormalige Industriegebiet unter Berücksichtigung der Bestandsgenehmigungen zu einem eingeschränkten Gewerbegebiet herabgestuft. Insgesamt unterteilen sich die Gewerbegebiete in elf Teilgebiete, wodurch u.a. konkret gesteuert wurde, in welchen Gebieten die Lagerung und der Umschlag von Schüttgütern sowie Abfällen gemäß Abfallverzeichnis-Verordnung eingeschränkt werden. Eine Einschränkung bzw. in Teilen ein Ausschluss erfolgte insbesondere auf Flächen, die zum Wallhafen und zur Trave orientiert sind, wodurch die angrenzende Lübecker Altstadt und die Nördliche Wallhalbinsel von Emissionen freigehalten und den Belangen des Hochwasserschutzes Rechnung getragen werden sollen. In Bezug auf den Immisionsschutz setzt der B-Plan Lärmkontingente fest und schließt besonders störende bzw. besonders sensible Nutzungen aus.

Bezüglich Einzelhandelsnutzungen sind ausnahmsweise Verkaufsstätten von maximal 800 m² mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Auch Verkaufsstätten, die in einem räumlichen Zusammenhang mit einem Produktionsbetrieb stehen, sind zulässig.

Zusätzlich wurden im Süden ein Sonstiges Sondergebiet Hafen und im Norden ein Mischgebiet festgesetzt. Auf der Fläche des Sonstigen Sondergebiets Hafen sollen langfristig Hafennutzungen gesichert und verträglich mit der umliegenden Wohnnutzung ausgestaltet werden. Die Lagerung von Stückgütern ist an dieser Stelle zulässig, die Ablagerung und der Umschlag von Abfällen und Schuttgütern ist jedoch unzulässig. Das nördlich festgesetzte Mischgebiet soll sowohl die bestehende Bestandswohnbebauung absichern als auch zukünftig vermehrt (klein-) gewerbliche Nutzungen ermöglichen. Wie in den genannten Gewerbegebieten dürfen hier nur nicht zentrenrelevante Verkaufsstätten mit einer Größe von maximal 800 m² zugelassen werden. Ausnahmsweise sind aber auch zentrenrelevante Sortimente auf einer Fläche von maximal 100 m² zulässig.

Ergänzend wurde die Erschließung des Gebiets über Festsetzungen von Verkehrsflächen, inklusive der Festsetzung von Flächen, die für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen, gesteuert. Zusätzlich durchziehen das Plangebiet planfestgestellte Bahntrassen, diese entfalten ihre Rechtsverbindlichkeit durch Planfeststellung, wodurch der Verlauf der Bahntrasse nur nachrichtlich im Bebauungsplan aufgenommen wird.

Bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung wurden im gesamten Bebauungsplan Baufenster durch Baugrenzen bestimmt. Ein Abstand von 5 Metern zu den Erschließungsstraßen ist einzuhalten. In Anlehnung an die Bestandsbauten und unter Berücksichtigung der Sichtachsen auf die Stadtsilhouette der Altstadt, zum Schutz des UNESCO-Welterbes, ist eine abgestufte Höhenentwicklung vorgegeben.

Bebauungsplan 05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

Der 1967 in Kraft getretene Bebauungsplan umfasst u.a. anteilig die Erschließungsstraßen Karlstraße und Schwartauer Allee samt angrenzender Flächen. Größtenteils wurden Mischgebiete festgesetzt, um eine Mischung aus gewerblichen Nutzungen und Wohnen zu ermöglichen. Nordöstlich der Karlstraße wurden zwei Gewerbegebiete festgesetzt, die eine offene, maximal zweigeschossige Bauweise zulassen. Im Bereich der Schwartauer Allee wurden Baulinien festgesetzt, um eine geschlossene Gebäudekante entlang der Schwartauer Allee zu gewährleisten. Südlich der ehemaligen Bahnanlage wurde eine Parkanlage und nördlich ein Spielplatz festgesetzt.

Bebauungsplan 05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe

1978 erfolgte eine 2. Änderung des Bebauungsplans 05.31.00 für den Bereich südlich der Karlstraße zwischen den Bahnanlagen und dem Mischgebiet zur Schwartauer Allee. Daraufhin wurden die bisherigen Festsetzungen für diesen Gebietsausschnitt unwirksam. Die Art der baulichen Nutzung wurde als ein Sondergebiet Serumstation festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen wurden durch die Neuziehung von Baugrenzen um ca. 500 m² erweitert, mit dem Ziel dort eine maximal zweigeschossige Expediti-

onshalle planungsrechtlich zu ermöglichen.

Bebauungsplan 04.36.04/04.36.06 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße

Mit dem 1986 in Kraft getretenen Bebauungsplan wurde dem Ziel der Lübecker Bürgerschaft Rechnung getragen alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Ansiedelung von großflächigen Verbrauchermärkten, die in Konkurrenz zur Lübecker Altstadt stehen könnten, zu verhindern. Darüber hinaus sollte der Geltungsbereich städtebaulich geordnet werden. Vor diesem Hintergrund wurden u.a. Gewerbegebiete festgesetzt, in denen zentrenrelevanter Einzelhandel unzulässig ist. Neben der Steuerung der Nutzungen sollte über diese Festsetzung auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch erhöhte Zu- und Abfahrten auf die Straße Bei der Lohmühle vermieden werden. Die im nordöstlichen Bereich des Bebauungsplans dargestellten Bahnflächen haben ihre Funktion verloren und wurden bereits entwidmet. Südlich schließen sich Grünflächen mit den Zweckbestimmungen Parkanlage und Dauerkleingärten an. In den 1990iger Jahren entfachte die Diskussion über die Ansiedelung von großflächigem Einzelhandel in Lübeck erneut, dies mündete in ein Einzelhandelsentwicklungskonzept. Dieses sah für den Standort an der Lohmühle Flächen für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel vor, so dass mit der 6. Änderung des Bebauungsplans Sonstige Sondergebiete, Großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige Gewerbebetriebe festgesetzt wurden.

Bebauungsplan 04.38.00 – Lohmühle/ Sportanlagen/ P+R

Der 1996 in Kraft getretene Bebauungsplan dient der Neuordnung der Sportflächen sowie der Realisierung einer Park+Ride-Anlage, die sich westlich des Grünzuges an das Untersuchungsgebiet anschließen. Für das Untersuchungsgebiet wird eine Versorgungsfläche zur Abwasserentsorgung im Grünzug festgesetzt. Hier befindet sich ein Regenrückhaltebecken, das der Entlastung des Struckbachs / Flutgrabens und der Niederschlagsentwässerung der Sportflächen und der P+R-Flächen dient.

Bebauungsplan 05-01-00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich I / in Teilen)

Der 1965 inkraftgetretene Bebauungsplan umfasst einen nördlichen Teilbereich des Untersuchungsgebiets, in dem Wohnnutzungen vorgesehen wurden. Als Art der baulichen Nutzung wurde ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Als Maß wurde eine offene Bauweise, eine GRZ und GFZ von jeweils 0,3 und eine Geschosszahl von 1 bis 1,5 festgesetzt.

Bebauungsplan 05-02-00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich II / in Teilen)

Dieser Bebauungsplan umfasst den nördlichsten Bereich des VU-Untersuchungsgebiets und setzt angrenzend an den B-Plan 04.40.00 ein untergeordnetes Mischgebiet fest. Der größte Teil des Bebauungsplans setzt Industriegebiete fest. Das festgesetzte Industriegebiet schließt an weitere Industriegebiete an, die außerhalb des VU-Gebiets liegen; wodurch zusammenhängende Industrieflächen in einem größeren Maßstab geschaffen wurden.

Bebauungsplanentwurf 04.41.00 – Schwartauer Allee / Katharinenstraße (Aufstellungsbeschluss)

Das 8,7 ha große Plangebiet grenzt im Norden an die Karlstraße und im Osten an die Katharinenstraße. Das Planerfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ergab sich aus der Nutzungsaufgabe des auf den Flächen ehemals befindlichen Schlachthofs im Jahre 2006 und der angestrebten Umwandlung des Geländes in ein Wohngebiet. Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat daher mit Beschluss aus dem Jahr 2019 über die grundsätzliche Ausrichtung und Nutzung des Schlachthofareals entschieden. Vorgesehen ist die Entwicklung eines Quartiers mit Wohnen und einem Verbrauchermarkt unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen sowie die Schaffung einer Grünverbindung. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit dem privaten Grundstückseigentümer und der Hansestadt Lübeck. Mit dem Bebauungsplanverfahren soll erreicht werden, den städtebaulichen Missstand zu beseitigen, das Erscheinungsbild der Schwartauer Allee aufzuwerten und das Grundstück einer neuen Nutzung zuzuführen.

Bebauungsplanentwurf 04.39.00 – Bei der Lohmühle / Grünzug

Aktuell werden die Flächen des Bebauungsplanentwurfs 04.39.00 durch vier verschiedene Bebauungspläne baulich gesteuert (05.31.00, 04.36.04, 04.36.06 (6. Änd.) und 04.38.00). In diesen Bebauungsplänen sind Mischgebiete, Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten, ein Gewerbegebiet sowie ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel festgesetzt. Die nachrichtlich übernommenen Bahnanlagen wurden bereits entwidmet und sind weitestgehend rückgebaut.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist die städtebauliche Neuordnung des Areals. Planerisches Ziel ist es, durch eine Neubebauung der Flächen mit Wohn- und Gewerbebauten einen städtebaulichen Übergang zwischen den Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen im Süden und der Wohnbebauung im Nordosten zu schaffen. Es soll dem Bedarf nach Wohnungen im Geschosswohnungsbau entsprochen und zudem sollen die vorhandenen Grünflächen im nördlichen Teil des Bebauungsplans zu einer breiteren Grünverbindung mit Aufenthaltsqualität entwickelt werden.

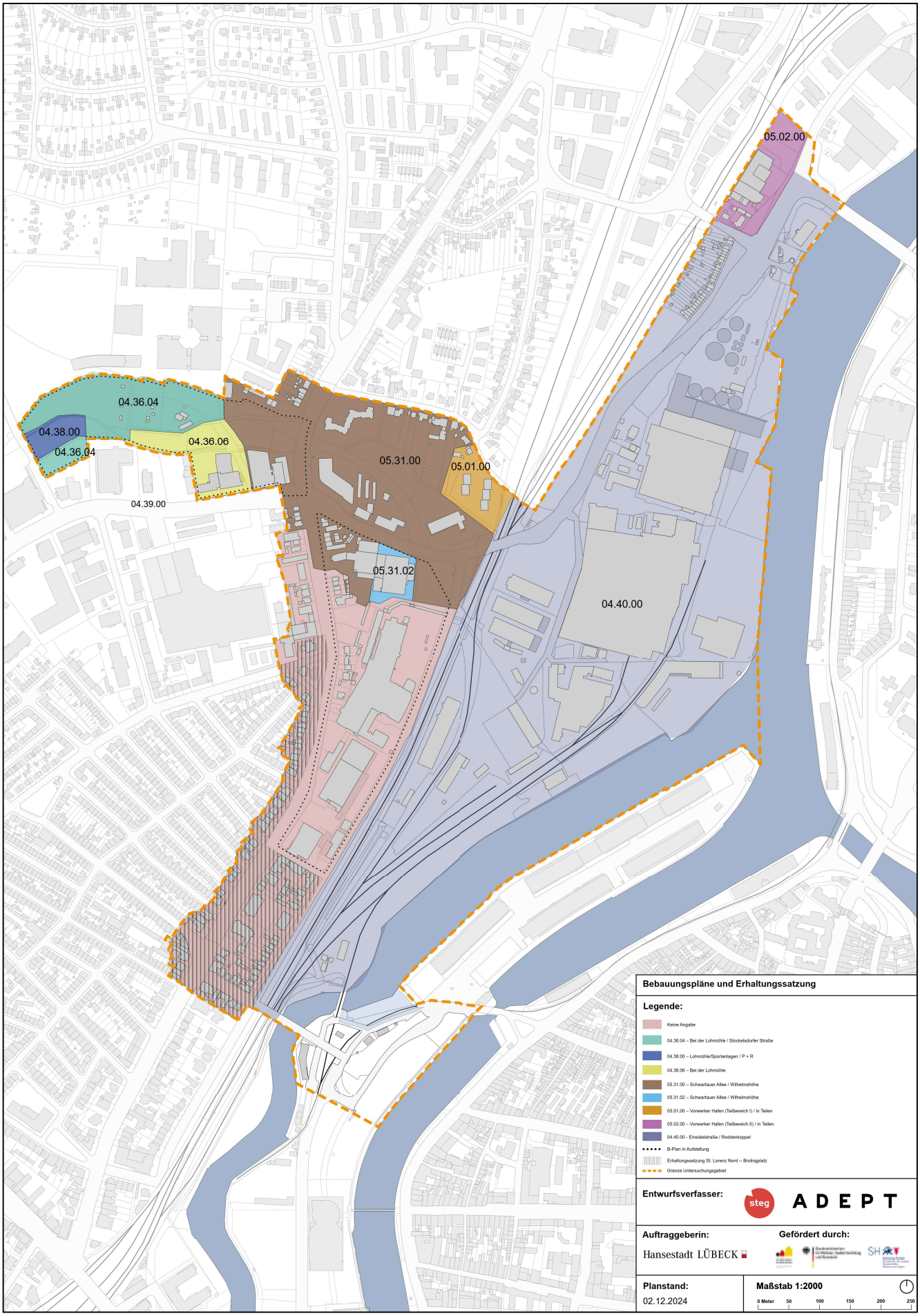


Abb. 13: Bebauungspläne und Erhaltungssatzung

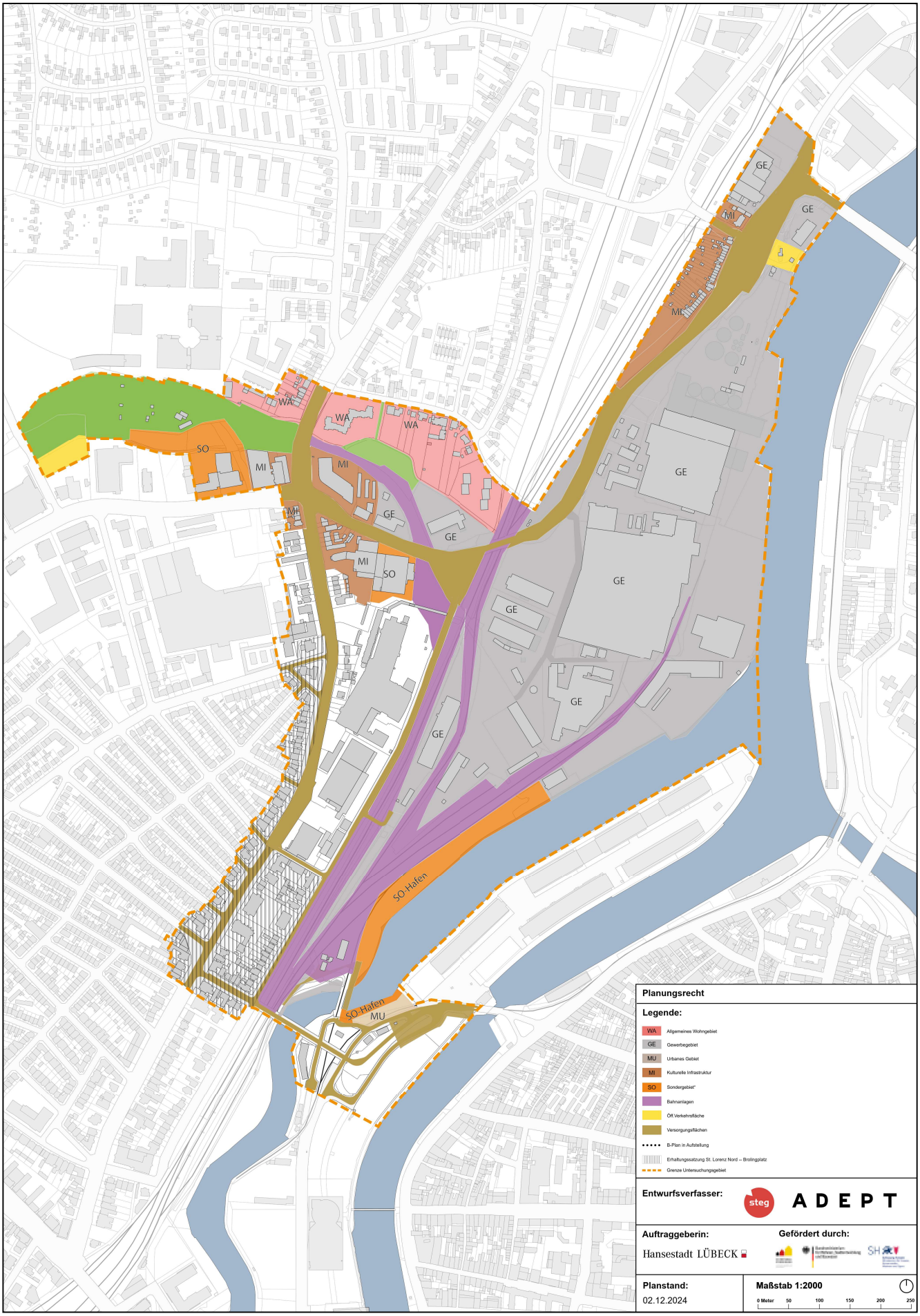


Abb. 14: Planungsrecht

Besonderes Städtebaurecht

Vorbereitende Untersuchungen Lübeck Nordwest
Neben dem allgemeinen Städtebaurecht steht der Hansestadt Lübeck auch das besondere Städtebaurecht mit Fokus u.a. auf der Behebung von städtebaulichen Missständen zur Verfügung. Aufgrund von tiefgreifenden Veränderungen auf den Flächen des Untersuchungsgebiets (Leerstände und Brachflächen, Bedeutungsverlust, hohe Potenziale durch zentrale Lage) gilt es, passende städtebauliche Instrumente zur Gestaltung des Strukturwandels auf den Flächen zu finden. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28. Mai 2020 beschlossen, für das Untersuchungsgebiet Lübeck Nordwest VU nach § 141 BauGB für ein mögliches Sanierungsgebiet inklusive der Erarbeitung eines IEK einzuleiten.

Mithilfe der VU sollen ausreichende Beurteilungsgrundlagen zu einem Gebiet eingeholt werden, um rechtlich fundiert zu einer Einschätzung zu kommen, ob in einem Gebiet ein zeitlich begrenztes Sonderrecht (z.B. Sanierungsrecht) angewendet werden kann. Es gilt insbesondere die eigentumsrechtlichen, sozialen, strukturellen, städtebaulichen und fachplanerischen Verhältnisse und Zusammenhänge zu erfassen und zu bewerten. Mit der Einleitung der VU gelten § 15 BauGB (Zurückstellung von Baugesuchen) sowie die §§ 137-139 BauGB. Insbesondere § 137 BauGB (Betroffenenbeteiligung) und der § 138 BauGB (Auskunftspflicht) sind relevant, wodurch der VU-Prozess in enger Abstimmung mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen erfolgen muss. Die Einleitung der Auskunftspflicht der Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen erfolgte durch das Versenden von grundstücksbezogenen Fragebögen und durch Eigentümergespräche.

Erhaltungssatzung St. Lorenz Nord – Brolingplatz
Neben den Vorgaben, die sich aus § 141 BauGB ergeben, gilt es auch die Erhaltungssatzung „St. Lorenz Nord – Brolingplatz" gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB zu beachten, welche das o.g. gründerzeitliche Wohnquartier umfasst und sich am westlichen Rand des Plangebiets ebenfalls auf den Bereich Marienstraße / Katharinenstraße / Matthäistraße erstreckt. Demnach sind in diesem Gebiet der Rückbau, Anbau, die Änderung und die Nutzungsänderung genehmigungspflichtig. Ziel der Satzung ist der Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebiets, welche insbesondere aus den prägenden baulichen Anlagen und der vorhandenen Stadtstruktur (vorwiegend aus der Gründerzeit) resultiert. Vor allem die Anordnung der Gebäude zueinander; ihre Proportionen, ihre Höhen, ihre Gestaltungs- und Konstruktionsmerkmale sowie die Ausformulierung der Vorbereiche und Freiräume sind Gestalt ausbildende Elemente.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
- Im Rahmen der Beteiligung wurden keine nennenswerten Belange und Anregungen hervorgebracht.

TöB-Beteiligung
Im Rahmen der TöB-Beteiligung ist vor allem die zukünftige Hafennutzung und die Ver- und Entsorgung zur Sprache gekommen.
- Die wassernahen Flächen sollten im Eigentum der Hansestadt Lübeck bleiben, um langfristig einen Zugriff auf die Flächen und die Entwicklung zu gewährleisten.
- Das Gelände der ehemaligen LMG und der sich anschließende Hafenbereich östlich der Bahnstrecke sind noch nicht vollständig erschlossen.

Anforderungen an die Planung

- Da sich der Flächennutzungsplan (FNP) in Neuaufstellung befindet, werden diesbezüglich keine planerisch-inhaltlichen Vorgaben für das Untersuchungsgebiet definiert. Vielmehr wird die Neuaufstellung des FNP die Ergebnisse von VU und IEK nach entsprechenden kommunalpolitischen Beschlüssen berücksichtigen. Die beiden aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 04.39.00 und 04.41.00 werden im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB vollzogen, so dass hier im Anschluss eine Anpassung des FNP erfolgt. Ein Konflikt mit der übergeordneten Planung wird daher nicht gesehen.
- Der Bebauungsplan 04.40.00 setzt großflächig Gewerbegebiete fest. Sensiblere Nutzungen konnten aufgrund der Bestandsgenehmigungen sowie des Verkehrslärms im B-Plan nicht ermöglicht werden. Darüber hinaus lässt der B-Plan sportliche, soziale, kulturelle sowie gesundheitliche Nutzungen ausnahmsweise zu. Im Kontext der IEK-Entwicklung ist daher zu prüfen, ob aufgrund möglicher Nutzungsänderungen Änderungsbedarfe für bestehendes Planrecht begründet werden.
- Die planfestgestellten Bahntrassen sind für eine kommunale Bauleitplanung aktuell nicht zugänglich. Die Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau der festen Fehmarnbelt-Querung sind als übergeordnete Planung zu berücksichtigen. Ebenso sind die Erfordernisse der Nutzung der Hafenbahnanlagen, die ebenfalls den Charakter planfestgestellter Nutzungen haben, in die Planung einzustellen. Eine mögliche Freistellung der Bahnanlagen obliegt Bundes- und Landesgesetzen und birgt Unsicherheiten bezüglich der zeitlichen Planbarkeit einer möglichen Freistellung. Es ist daher ratsam, Planungsvarianten zu entwickeln, die sowohl von einer Freistellung als auch von einem Ausbleiben der Freistellung ausgehen.
- Auch gilt es weiter zu prüfen, inwiefern sich das neue Planrecht mit dem Schutz der Bestandsnutzungen in Einklang bringen lässt, um zukünftige Nutzungskonflikte zu minimieren.

2.4 Übergeordnete Konzepte und Planungen

Die folgenden übergeordneten Konzepte und Planungen können Einfluss oder Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Als übergeordnetes Planungsinstrument dient das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Lübeck. Es wurde am 25. März 2010 von der Bürgerschaft beschlossen und definiert bereits die Teilbereiche Schlachthof und Roddenkoppel als Planungsraum, in denen eine mittelfristige, integrierte Entwicklung von Wohnen und Arbeiten durch Neustrukturierung vorgesehen ist. Das ISEK weist auf das Umnutzungspotenzial der vorhandenen innerstädtischen Brachflächen hin: „Mittelfristig soll das Gelände eine Neustrukturierung mit nicht störender gewerblicher Nutzung bis hin zu hochwertiger Mischnutzung, auch mit Wohnen, erfahren.

Lübeck 2030
Als Grundlage für die Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung im Stadtgebiet und die daraus folgende Bauleitplanung hat die Hansestadt Lübeck am 26.03.2015 das Konzept „Lübeck 2030“ beschlossen. Dieses Konzept definiert u.a. Suchräume, in denen eine mögliche Flächenentwicklung für Wohnungsbau oder Gewerbeansiedlung näher betrachtet werden soll. Im Untersuchungsgebiet befindet sich der Suchraum „W12 Schlachthof“: Die Fläche des ehemaligen Schlachthofareals zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße wird im Konzept „Lübeck 2030“ (unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen) als grundsätzlich geeignet angesehen, um dort eine Wohnbauentwicklung zu initiieren.

Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept
2011 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck das geltende Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept beschlossen, welches die räumliche Einzelhandelsentwicklung im Stadtgebiet steuert. Ziel ist dabei die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung. Das Zentrenkonzept ist als öffentlicher Belang bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Für das Untersuchungsgebiet wird der räumliche Teilbereich des ehemaligen Schlachthofareals zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße als zu prüfender zentraler Versorgungsbereich definiert.

Gewerbeflächenentwicklungskonzept
2012 wurde das Gewerbeflächenentwicklungskonzept beschlossen, welches die Leitziele und Handlungsfelder für die Gewerbeflächenentwicklung in Lübeck bis 2025 definiert. In Bezug auf das ISEK und das Handlungsfeld „Umstrukturierung und Revitalisierung gewerblich nutzbarer Flächen“ stellt das Gewerbeflächenentwicklungskonzept u.a. für das Areal des ehemaligen Schlachthofes und die Roddenkoppel eine potenzielle Eignung für Mischnutzungen und emissionsarme Gewerbe bzw. Dienstleistungsbetriebe fest.

Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Hansestadt Lübeck“
1987 wurden große Teile der Lübecker Altstadt von der UNESCO als Welterbestätte anerkannt. Die gewachsene und durch zahlreiche Einzelbauten geprägte Bausubstanz gilt unter städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten als ein einzigartiges Beispiel mittelalterlicher Stadtbaukunst. Das Ensemble wird durch die Stadtsilhouette und Stadtaufsicht, das Netz der Straßen und Plätze sowie der Parzellierung und historischen Bebauung geprägt.

Um die Integrität und Authentizität der Welterbestätte zu bewahren, wurde 2011 der Managementplan aufgestellt. Als verbindliches Planungsinstrument beschreibt er sowohl die Instrumente und Maßnahmen, die zum Schutz, zur Erhaltung und Restaurierung der Welterbestätte erforderlich sind, als auch die Maßnahmen, die zur Entwicklung der Stätte und deren Anpassung an den zukünftigen Nutzungsanforderungen notwendig sind.

Wesentliche Teile des Untersuchungsgebietes – bis auf das Struckbachtal – liegen in der sog. Pufferzone der Welterbestätte. Die Pufferzone umfasst das unmittelbare Umfeld des Welterbebereiches, Sichtachsen und Flächen im weiteren Umfeld, deren Nutzung Auswirkungen auf die Welterbestätte haben können. Sie dient dem Umgebungsschutz, bewahrt die Integrität des Welterbes und soll mit dem Welterbestatus unvereinbare Bauvorhaben in der Umgebung verhindern. Um den Denkmalwert der Lübecker Altstadt zu schützen, sind bei der Bestimmung der Pufferzone verschiedene Belange zu berücksichtigen:

- Die historische, gewachsene Stadtansicht und Stadtsilhouette der Altstadt mit den sieben Türmen und den geschlossenen Altstadtquartieren ist zu erhalten.
- In der Pufferzone müssen die Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt, die den besonderen Denkmalwert der Altstadt ausmachen, geschützt bzw. wiederhergestellt werden.
- Die Ansicht der historischen Altstadt ist zu schützen. Sie ist maßgeblich für die Höhenentwicklung und die Proportionen der Bebauungsstruktur in der Pufferzone.
- Auch die archäologischen Anliegen müssen bei der Ausweisung von Pufferzonen Berücksichtigung finden.

Innerhalb der Pufferzone sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit der Welterbestätte, insbesondere hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung und ihrem baulichen Maß, zu überprüfen und verträglich mit den schützenswerten Stadtansichten und Sichtbeziehungen zu realisieren.

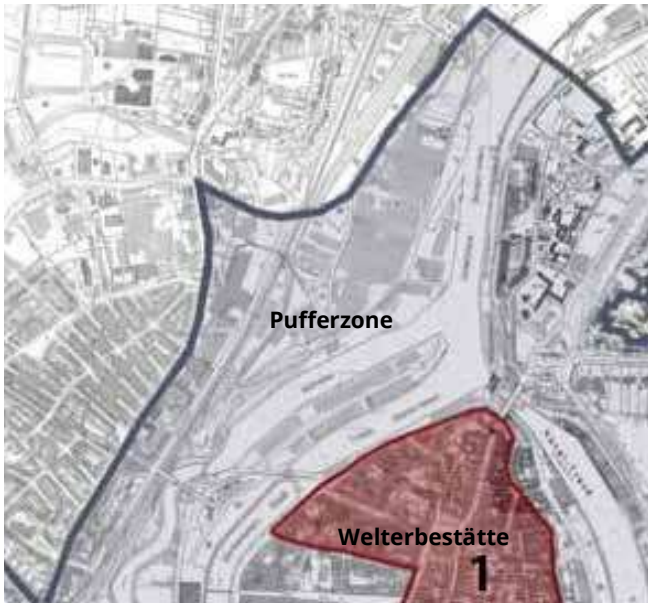


Abb. 15: Ausschnitt aus dem UNSECO-Welterbebereich

Landesentwicklungsplan
Gemäß der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans von 2021 (LEP) liegen Teile der Roddenkoppel in einem Hochwasserrisikogebiet. Dieser Bereich ist ein Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich. Bei der Umsetzung von Vorhaben in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf eine Finanzierung oder die Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.

Wärme- und Stromplanung
Die Hansestadt Lübeck stellt eine kommunale Wärme-/Kälteplanung auf. Eine politische Beschlussfassung eines Fachgutachtens ist vorgesehen und soll eine strategische Grundlage für die Umstellung der Wärmeversorgung in Lübeck auf erneuerbare Energieträger liefern. Es wird davon ausgegangen, dass das bestehende Fernwärmenetz in großem Umfang ausgebaut werden muss. Dies erfordert eine langfristige Planung und Sicherung der Flächen für die Verlegung der Infrastruktur bedarf. Das Untersuchungsgebiet bietet aufgrund seiner stadträumlichen Lage in dieser Hinsicht ein großes Potenzial: Zum einen können in diesem Bereich bestehende Fernwärmenetze (siehe Abb16: Übersicht vorhandener Fernwärmeleitungen) verbunden und gekoppelt werden. Zum anderen eignen sich Teilbereiche aufgrund ihrer freien Entwicklungsmöglichkeit und Lage am Wasser, zur Altstadt und nach St. Lorenz Nord (Gründerzeitviertel) zur Errichtung erforderlicher Infrastruktur, wie z.B. Wärmespeicher und Wärmeerzeugungsanlagen. Die gesetzlich geforderte Umstellung der Wärmeversorgung beinhaltet den Ausbau der städtischen Stromnetze, um z.B. große Wärmepumpen betreiben zu können, und den Strom für deren Betrieb lokal, z.B. auf PV-Dachflächen zu erzeugen. Andererseits werden Flächen für die Erzeugung und Speicherung von Wärme möglichst nah an dicht besiedelten Orten benötigt.

Ergebnisse der Beteiligung

TöB-Beteiligung
- Die untersuchten Flächen bergen ein großes Potenzial für die Errichtung von Wärmespeichern und Wärmeerzeugungsanlagen sowie die Erzeugung von PV-Strom, um z.B. angrenzende Gebiete zu versorgen.
- Die Wasserlage birgt Potenziale für Erdwärme und Flusswärme.

Anforderungen an die Planung

- Für den Ausbau der Fernwärme sind u.U. Traverequerungen erforderlich. Da eine Installation nachträglich an Brücken oder in Dükern einen sehr hohen Aufwand bedeuten, sollte bei der Neuplanung von Brücken die Installation von Fernwärmeleitungen eingeplant werden.
- Bei allen Planungsprozessen von möglichen Städtebauförderungsmaßnahmen sollten Synergien bei der Planung und Flächennutzung bzgl. der kommunalen Wärme- und Stromplanung bedacht werden.

Bahntrasse Lübeck-Puttgarden: Ausbau und Lärmschutz
Die Deutsche Bahn AG plant vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes einen Ausbau der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden, der u.a. im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan für Bundesschienenwege als “Vordringlicher Bedarf” festgehalten ist. Ziel ist es, den Zugverkehr

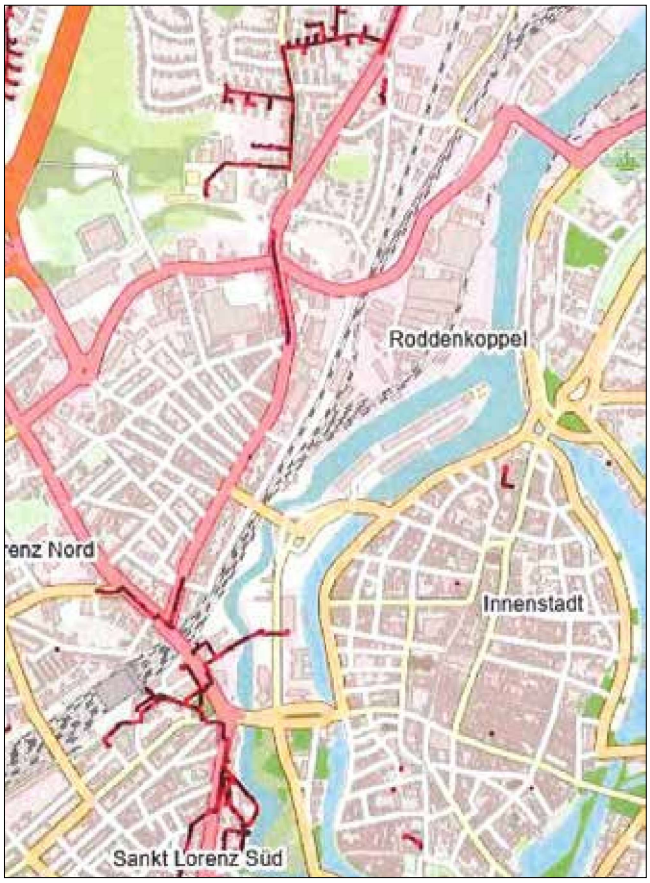


Abb. 16: Vorhandene Fernwärmeleitungen

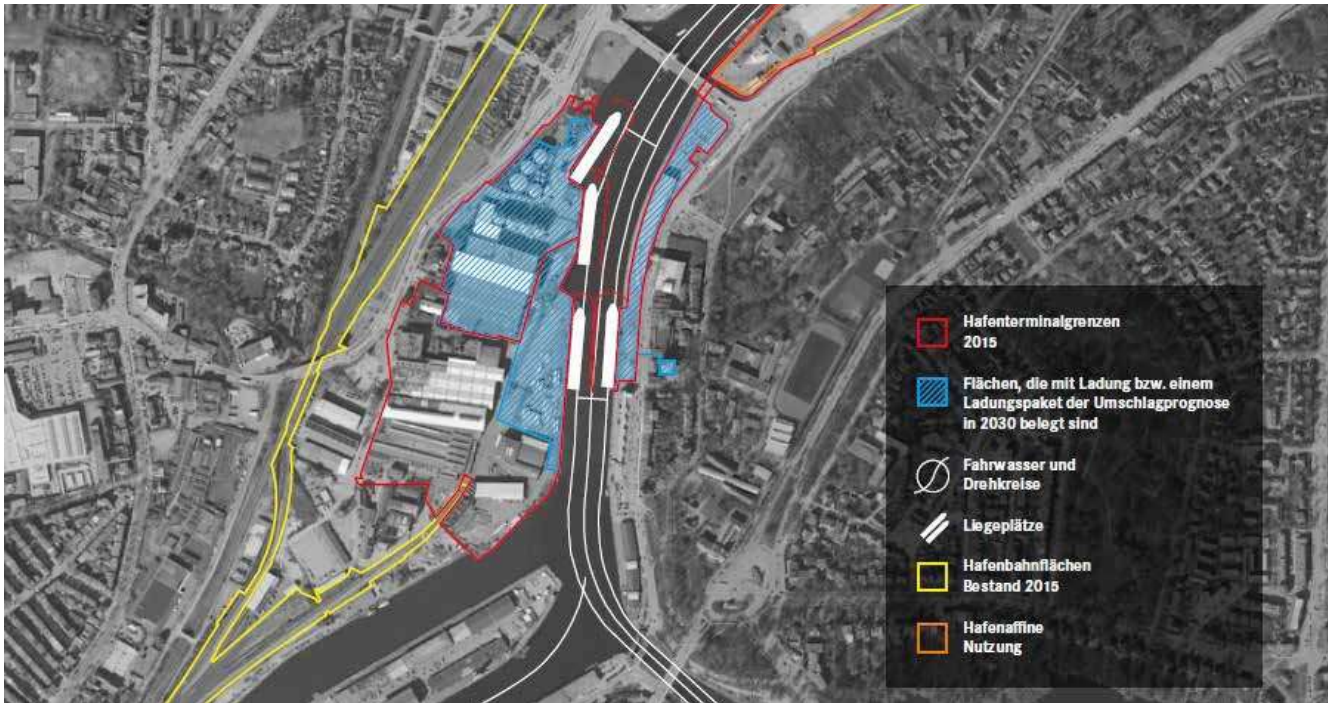


Abb. 16: Hafenentwicklungsplan

im gesamten nordeuropäischen Raum zu stärken. Mit der Einrichtung der für 2029 avisierten Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung (FFBQ) wird der Zugverkehr auf dieser Trasse deutlich ansteigen. Im Rahmen der FFBQ-Hinterlandanbindung hat der Deutsche Bundestag einen sogenannten übergesetzlichen Lärmschutz beschlossen (Drucksache 19/20624), dessen bauliche Maßnahmen, d.h. die Errichtung von Lärmschutzwänden, sich auch auf die Bahntrasse im Untersuchungsgebiet erstrecken. Grundsätzlich bringen ein Gleisausbau und Lärmschutzmaßnahmen räumliche Anforderungen und Effekte auf Nutzungsmöglichkeiten mit sich, die bei der Entwicklung des IEK zu berücksichtigen sind (weitere Aussagen zur Schienenentwicklung siehe hierzu Kap. 2.9 Verkehr). Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegt noch keine konkrete Planung seitens der DB AG vor.

Möglicher zusätzlicher Bahnhaltepunkt

Die NAH.SH prüft, ob mittelfristig ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt entlang der Trasse im Untersuchungsgebiet entstehen kann. Dieser könnte auf Höhe der Karlstraßenbrücke liegen und sich ca. 330 m nach Süden erstrecken. Die Einrichtung eines Haltepunkts wäre ein Baustein bei der möglichen Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie auf dem Lübecker Stadtgebiet bzw. ins Umland. Konkrete Planungen liegen derzeit nicht vor.

Machbarkeitsstudie der LPA zur Gleisharfe

Die Lübeck Port Authority (LPA) hat eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Entwicklung der Gleisharfe erstellt. Die Bezeichnung der Gleisharfe umfasst in diesem Bericht die Eisenbahnanbindung des Vorwerker Hafens und den Bahnhof Lübeck Hafen einschließlich Hafenbahnwerkstatt, Waggonwerkstatt und Gleisanschluss LMG. Die Untersuchungen der Gutachter (Ramboll, Vorbericht 22.12.2021) haben gezeigt, dass eine Verlagerung der vorhandenen Bahnanlagen auf städtischer Infrastruktur mit den Maßnahmen der Einrichtung einer neuen Gleisgruppe auf der Fläche der Quarantänestation und der Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt (Bahnmeisterei) und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen technisch möglich ist, jedoch einen erheblichen Investitionsbedarf nach sich zieht (22,0 Mio. Euro bis 42,2 Mio. Euro je nach Variante). Für die Umsetzung der Maßnahmen sind je nach Maßnahmenreihenfolge ca. 2-4 Jahre, zzgl. planerischer Vorlauf (2-3 Jahre, inkl. Planfeststellung) anzusetzen. Zur Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt wurden zwei Optionen untersucht:

- Variante 1: Optimierung der Flächenbedarfe der Bahnwerkstätten auf der Roddenkoppel mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben (Geschätzte Kosten für den Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22 Mio. €, Stand 2021)

- Variante 2: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt zum Vorwerker Hafen mit dem Ergebnis, Teilflächen freizugeben und einem Verbleib der Waggonwerkstatt am Standort Roddenkoppel (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 22,1 Mio. €, Stand 2021)

- Variante 3: Verlagerung der Hafenbahnwerkstatt und der Waggonwerkstatt zum Vorwerker Hafen als sogenannte “Große Lösung” mit dem Ergebnis, die gesamten Gleisflächen der Hafenbahn auf der Roddenkoppel freizugeben (Geschätzte Kosten Umbau Eisenbahninfrastruktur: 42,2 Mio. €, Stand 2021)

Die Eisenbahninfrastruktur der Lübecker Hafenbahn und der NRS unterliegen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit dem Bundesverwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Gemäß § 18 AEG be-

dürfen Änderungen an Eisenbahninfrastrukturanlagen der Planfeststellung, entsprechend den Voraussetzungen des Bundesverwaltungsverfahrensgesetzes ggf. auch vereinfachend der Plangenehmigung oder Einzelfallentscheidungen durch die zuständige Fachbehörde.

Hafenentwicklungsplan

Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Deshalb wird dieses Hafenterminal im Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) der Hansestadt Lübeck laut Stellungnahme der LPA vom 18.05.2022 nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet. Der Roddenkoppelkai ist vermietet und wird für sporadische Holzumschläge genutzt. Weitere nennenswerte Nutzungen erfolgen, abgesehen von gelegentlichem Liegen von Binnenschiffen am Kuhlenkampkai, nicht. Die Kaimauern im Wallhafen weisen ein Alter von 50 Jahren auf, was in absehbarer Zeit Sanierungs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich machen wird. Der Produktionsstandort LMG benötigt nach Einschätzung der LPA nicht das gesamte Gelände für den Hafenumschlag. Der LPA ist bekannt, dass in diesem Raum Potenziale für die Stadtentwicklung gesehen werden. Der nördliche Standort Industriehafen LMG wird weiterhin als Hafenstandort für besondere Güter (Projektladung) eingeplant (siehe Karte Hafenentwicklungsplanung).Die Hafenstraße bleibt in Nutzung und dient vorwiegend dem dort ansässigen Nahrungsmittelbetrieb. Die vorhandene Umschlagfläche reicht für das zukünftige Ladungspaket aus.

Radschnellweg

Radschnellwege (RSW) sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete beziehungsweise Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Dabei sind Radschnellwege nicht als alleinstehende Verbindungen, sondern als integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze zu sehen.
Im Rahmen des Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege der Metropolregion Hamburg“ (MRH) wurde die Machbarkeit eines RSW für Lübeck untersucht. Die Studie wurde am 17.06.2021 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur Kenntnis genommen. Die darin untersuchte Trasse verläuft von Bad Schwartau über das Lübecker Stadtgebiet bis nach Groß Grönau. Bislang wurde eine Umsetzung des Streckenabschnitts „Ratzeburger Allee“ beschlossen.
Im Bereich Nordwest liegt der mögliche Streckenverlauf HL 02 in den Abschnitten a bis d. Der Streckenverlauf gestaltet sich dabei von der Schwartauer Allee aus Norden kommend über den Struckbachgrünzug, die Karlstraße kreuzend, entlang der Katharinenstraße, über den Bahnweg die Eisenbahngleise verschwenkend, über die südliche Roddenkoppel zur Eutiner Brücke und danach weiter südlich Richtung Willy-Brandt-Allee.

Für die Umsetzung sind topographische Gegebenheiten der unterschiedlichen Höhenniveaus Schwartauer Allee – Struckbachtal – Karlstraße auszugleichen. Bei einer Erweiterung der Gleisanlagen ist die Brücke am Bahnweg ggf. neu zu errichten. Der Streckenverlauf erscheint sowohl für eine überörtliche Querung als auch zur Erschließung der Entwicklungsmaßnahmen am ehemaligen Schlachthof wie auch für eine perspektivische Entwicklung der Roddenkoppel als geeignet.

Sportentwicklungsplan

Die Hansestadt Lübeck möchte die Rahmenbedingungen für Sport und Bewegung in der Stadt verbessern und hat dafür, gemeinsam mit dem Turn- und Sportbund Lübeck (TSB), einen Sportentwicklungsplan erstellt. Diese Sportentwicklungsplanung wurde von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 25.02.2022 beschlossen. Übergeordnete Zielsetzungen sind u.a. die Bewegungs- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum bedarfsorientiert auszubauen oder mehr Wassersportmöglichkeiten sowohl für den Freizeitsport, als auch für den Schul- und Vereinssport anzubieten. Dabei werden geeignete Projekte definiert, die gem. Bürgerschaftsbeschluss schrittweise umgesetzt werden sollen. Als Projektansatz (Projekt 24) wird u.a. eine „Halle für alle“ benannt, die allen Bevölkerungsgruppen offen steht, die spontan genutzt werden und die neben Bewegung und Sport auch als Treffpunkt und Kommunikationsort dienen soll. Eine solche Halle muss nicht zwangsläufig als Neubau realisiert werden, sondern könnte als Umnutzung bestehender brachliegender Flächen und Gebäude umgesetzt werden und mit der Zielsetzung einer Freiluft-/Kalthalle einhergehen. In einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (z.B. Bereiche Schule und Sport, Stadtplanung und Bauordnung, Jugendarbeit der Hansestadt Lübeck) soll ein Konzept für eine „Halle für alle“ entwickelt und auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Dieses innovative und niedrigschwellige Konzept könnte der Sportentwicklungsplanung zufolge zentral (innenstadtnah, z.B. Roddenkoppel) oder in einem besonders unterversorgten Stadtteil umgesetzt werden. Dieser Projektansatz ist folglich im Rahmen der IEK-Erstellung zu prüfen, zumal Potenziale für die Umnutzung brachliegender Flächen bestehen und mit einer solchen Nutzungsidee sowie Freizeitflächen in St. Lorenz Nord geschaffen werden können.

Masterplan Stadtentwässerung

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben 2020 den Masterplan Stadtentwässerung vorgelegt, der von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen wurde. Der Masterplan Stadtentwässerung ist die strategische Grundlage für die zukünftigen Investitionen im Bereich der Stadtentwässerung. Er bildet den Rahmen für eine systematische Umgestaltung sowie eine langfristige Sanierung der Anlagen des Lübecker Entwässerungssystems. Gleichzeitig zeigt er die wesentlichen Ziele der nächsten Jahre auf und leitet daraus die schwerpunktmäßigen Handlungsfelder ab. Gemeinsam mit der Unteren Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck wurde dieses Projekt erarbeitet und wesentliche Ziele gesteckt. Zu diesen Zielen gehört die komplette Trennung der Kanalisation in Schmutz- und Niederschlagswasserkanälen mit den dazugehörigen Hausanschlussleitungen auf den Grundstü-

cken. Die Zielsetzungen des Masterplans sind auch für das Untersuchungsgebiet relevant.

Gesamtlandschaftsplan
Lübeck verfügt über einen Gesamtlandschaftsplan, der die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes in Landschaftsplänen darstellt. Die Entwicklungspläne konkretisieren das landschaftsplanerische Leitbild des Landschaftsplans. Lübeck Nordwest steht nicht im Fokus der übergeordneten Landschaftsplanung, sollte aber im Falle von Entwicklungsmaßnahmen die allgemeinen Ziele des Landschaftsplans anwenden.
Hierzu zählen:

- Vielfältige Natur für attraktive Erholung,
- Vielfältige Kultur- und Naturlandschaften,
- Saubere Luft und gesundes Klima,
- Keine Gesundheitsgefährdung durch Lärm,
- Natürlich gewachsener und gesunder Boden für Mensch und Natur,
- Naturbelassenheit der Ostseeküste, natürliche Flüsse und Bäche, sauberes Wasser,
- Lebensraum für Pflanzen und Tiere,
- Naturnaher Wald.

Freiraumprogramm
Unter dem Titel „Stadt-Grün Verbindet“ hat die Hansestadt Lübeck 2019 die Grundlagen für die Entwicklung eines Freiraumentwicklungsplans beschlossen. Das vorliegende Freiraumprogramm definiert als Grundlagenbericht Ziele und Entwicklungsperspektiven. Der ausstehende Freiraumentwicklungsplan wird konkrete Maßnahmen benennen und voraussichtlich 2025 beschlossen.

Klimaanpassungskonzept
Die Hansestadt Lübeck hat ein Anpassungskonzept an die Auswirkungen des Klimawandels erstellt. Das im Sommer 2019 fertiggestellte und im Frühjahr 2020 ergänzte Konzept verfolgt das Ziel, die Widerstandskraft von Nutzungen und Naturgütern der Hansestadt, die empfindlich auf Änderungen des Klimas reagieren, zu stärken. Im Klimaanpassungskonzept sind die besiedelten und gewerblich genutzten Bereiche als wenige gute oder ungünstige Mikroklimatische Bereiche definiert. Die Bereiche des Struckbachtals haben demnach eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung für die Durchlüftung der angrenzenden, baulich stark verdichteten und versiegelten Quartiere. Der Grünzug Lohmühle und Struckbachtal stellt aus Sicht der Klimaanpassung ein bedeutsames Gebiet zur Überflutungs- und Hitzevorsorge in Lübeck dar. Konzeptionell gibt das Klimakonzept Leitlinien zur Raumentwicklung vor. Diese sollten bei einer künftigen Entwicklung Anwendung finden. Im Rahmen des Bundesprogramms zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel wurde ein Projektantrag zur klimagerechten Entwicklung des Grünzugs „Lohmühle und Struckbachtal“ eingereicht, der allerdings nicht bewilligt wurde.

Masterplan Klimaschutz
Der Masterplan Klimaschutz (MAKS) der Hansestadt Lübeck wurde 2023 beschlossen. Er stellt den gesamtstädtischen Fahrplan zum Klimaschutz dar – dabei werden insbesondere die Zielsetzungen der Treibhausgasneutralität bis 2040 und das Zwischenziel der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 verfolgt. Um das Ziel zu erreichen, sollen zahlreiche Aufgaben von allen kommunalen Akteur:innen wie der Stadtverwaltung, den städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden. Das Ergebnis sind ca. 320 Aktivitäten, die in 47 Klimaschutzmaßnahmen aus neun Handlungsfeldern zusammengefasst sind. Diese Maßnahmen sind übergeordnet – und nicht objektbezogen bzw. teilräumlich ausgerichtet, aber in ihrer konkreten Definitionen und Zielsetzungen auch für eine mögliche Gebietsentwicklung von Nordwest relevant und im Zuge anschließender, nachgelagerter Maßnahmen und Projekten zu berücksichtigen.

Schlachthof
Für das Areal des ehemaligen Seegrenzschlachthofs und die angrenzenden Bereiche soll gemäß einer politischen Beschlusslage von 2019 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden, der auf einem städtebaulichen Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Gebiet zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Karlstraße und Katharinenstraße basiert. Es sollen Lösungen für die Umsetzung eines in Stufen entwickelbaren, gemischt genutzten Quartiers erarbeitet werden, in denen auf dem ehemaligen Schlachthofareal sowohl Wohnen als auch Nahversorgung unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen und Bauten stattfindet. Es sollen mindestens 250 Wohneinheiten geschaffen werden, von denen mindestens 40 % als geförderter Wohnraum entstehen. Ein Verbrauchermarkt soll maximal 2.900 m² Verkaufsfläche inklusive Getränkemarkt und zusätzliche Konzessionäre (ca. 250 m²) umfassen. Die Nachnutzung des denkmalgeschützten Verwaltungsbaus und der Großviehschlachthalle sind ebenfalls zu berücksichtigen. Für Pkw ist eine städtebaulich verträgliche Verortung der Kfz-Stellplätze (z. B. Tiefgaragen, Parkpaletten) zu erarbeiten. Darüber hinaus sind Grünverbindungen zwischen St. Lorenz Nord und der Roddenkoppel zu entwickeln, die auch der Naherholung dienen. Es ist eine energieeffiziente und klimafreundliche Bauweise und Versorgung anzustreben. Ein abgestimmter Entwurf bzw. ein Wettbewerbsergebnis lagen Mitte 2024 noch nicht vor. Die Entwicklung wird durch den heutigen Eigentümer angestrebt, der plant, diese in den kommenden Jahren zu realisieren.

Möglicher Verwaltungsneubau
2021 wurde die Entwicklung eines Standortkonzepts für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe politisch beschlossen. Ziel ist es, die Anzahl der Standorte zu reduzieren, aufgabengerecht zu bündeln und auslaufende Mietverträge nach Möglichkeit nicht zu verlängern. Teil der Konzeption ist ein neu zu errichtendes Verwaltungszentrum, das den Ansprüchen an eine moderne Verwaltung und einen attraktiven Arbeitgeber gerecht wird. Die Umsetzung des Konzepts soll bis spätestens 2030 erfolgen.

Für einen möglichen Verwaltungsneubau wurden verschiedene Standorte geprüft, u.a. auch der Standort Roddenkoppel. Im Prüfbericht, dem Zwischenbericht zur Raumplanung III, wurde festgehalten, dass die Realisierung eines Neubaus auf der Roddenkoppel – je nach Umsetzungsvariante – von komplexen Rahmenbedingungen und weiteren Entwicklungen des Gebiets abhängt (Umnutzung/Konversion vorhandener Gleis-/Betriebsanlagen, Gleisbau, Lärmemissionen etc.) und erhebliche Investitionsvolumen auslösen würde.

Mit Kenntnisnahme des o.g. Zwischenberichts durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28.03.2024 wurde u.a. beschlossen, dass die Roddenkoppel als Standort für einen möglichen Verwaltungsneubau nicht mehr priorisiert wird. Derzeit werden andere Standorte geprüft. Folglich wird nach aktuellem Stand kein Verwaltungsneubau im VU-Gebiet angestrebt.

Mehrzweckhalle
Im Jahr 2018 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Mehrzweckhalle beschlossen. Es wurde anschließend die Mittlere Wallhalbinsel (MWHI) mit der Musik- und Kongresshalle (MUK) als Standort geprüft. Aus funktionalen Aspekten wurden die Flächen um die MUK favorisiert. Um weiterführend zentrale Fragen zur städtebaulichen Integration sowie zu den Sichtbeziehungen und Sichtachsen in der Pufferzone der UNESCO-Welterbestätte Lübecker Altstadt zu beantworten, wurde 2021 die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für die MWHI beschlossen. Im Rahmen der zeitgleich zur Aufstellung des IEK stattfindenden konzeptionellen Arbeiten werden die bestehenden Überlegungen zur MWHI (u.a. Rahmenplan Innenstadt, Masterplan Klimaschutz, Errichtung Parkhaus, Neubau Marien- und Stadtgrabenbrücke, Prüfauftrag Mehrzweckhalle) zusammengeführt bzw. Widersprüche aufgezeigt und städtebauliche Varianten abgeleitet. Das Prüfergebnis bzgl. der städtebaulichen Umsetzungsmöglichkeit liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. Als Alternative wurde ein Standort auf der Roddenkoppel genannt, der derzeit nicht weiterverfolgt werden soll.

Struckbachtal
Mit Beschluss vom 06.05.2019 wurde die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, ob und wie ein „Landschafts- und Sportpark Struckbachtal“ entwickelt werden kann, um den unmittelbaren Stadionbereich gestalterisch aufzuwerten, das Struckbachtal naturnah in einen Landschaftspark umzuwandeln und einen durchgehenden Radweg im Tal anzulegen. Dieser Antrag ist im Kontext der Entwicklung der Grünfläche „Spargelhof“ zu sehen, welche sich nicht im Untersuchungsgebiet befindet. Teile des Struckbachtals liegen im Untersuchungsgebiet. Der ehemalige Struckbach und heutige Flutgraben wird im Untersuchungsgebiet nur auf einem kleinen Abschnitt zwischen Schwartauer Allee und Karlstraße offen geführt. Der überwiegende Teil des Gewässers fließt verrohrt bis zu 7 Meter unter der Geländeoberkante, verläuft teils unter gewerblichen Bauten und mündet im Bereich der Roddenkoppel in die Trave.

Weitere übergeordnete Planwerke, die wesentliche inhaltliche und/oder räumliche Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben und für dieses Vorgaben oder Ziele formulieren, liegen nicht vor bzw. sind, wie z.B. der Verkehrsentwicklungsplan, derzeit in Erarbeitung.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Im Kontext des Bahntrassenausbaus wurden mehr Lärmschutz und eine Überdeckelung der Bahntrasse gewünscht.
- Die Eigentümer:innen / Bewohner:innen der Reihenhausbebauung entlang der Einsiedelstraße bemängelten die unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der 2008 ausgebauten Nordtangente.
- Zahlreiche Betroffene kritisierten die seit Jahren stockende Entwicklung des Schlachthofareals und forderten eine Entwicklung dieses Bereichs, da sich der heutige Zustand negativ auf das Stadtbild auswirke.

TöB-Beteiligung
Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb auch nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Im Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) ist dieser Standort nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet.

Anforderungen an die Planung

- Das ISEK sieht eine nicht störende, gemischte Nutzung vor. Die im ISEK (2010) formulierte Zielsetzung einer Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten ist im Kontext nachfolgender und konkretisierender Planungen, insbesondere dem Bebauungsplan Nr. 04.40.00 einzuordnen (s.o., Kap. 2.3).
- Der Hochwasserschutz ist im überflutungsgefährdeten Bereich zu beachten.
- Räumliche Auswirkungen des Ausbaus der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden gilt es zu berücksichtigen.
- Ein möglicher neuer Bahnhaltepunkt ist bei der Entwicklung des IEK zu berücksichtigen.
- Der Radschnellweg sollte in die Planung integriert werden.
- Der Standort der Gleisharfe wird nicht kurzfristig zur Verfügung stehen.
- Die Uferkante kann im südlichen Bereich mittelfristig entwickelt werden, da die Hafennutzung nicht dauerhaft bestehen bleiben muss.
- Es besteht Bedarf nach Grün- und Sportflächenangeboten.
- Die Entwicklung des Schlachthofs durch den privaten Eigentümer muss in das IEK integrierbar sein.

2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in einem für die Lübecker Handels- und Industriegeschichte sensiblen Bereich. Als Teil des Struckbachtals mit ehemaligen Mühlenstandorten (siehe Kap. 2.2 Entwicklungsgeschichte) handelt es sich hierbei um eine historisch gewachsene Kulturlandschaft, die durch die topografische Lage an der Einmündung des Struckbachs in die Trave und die unmittelbare Nähe zur Stadt geprägt ist. Mit der aufkommenden Industrialisierung in Lübeck entstanden zahlreiche Werk- und Produktionsanlagen zwischen Traveufer und Schwartauer Allee. Insbesondere mit der Ansiedlung der Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG) entwickelte sich das Areal ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem wesentlichen Industriestandort im Lübecker Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist aus fachplanerisch-archäologischen Gesichtspunkten auch auf im Boden befindliche Strukturen hinzuweisen, genaue Untersuchungen liegen hierzu jedoch nicht vor.

Bisher wurden vereinzelte objektbezogene Untersuchungen durchgeführt. Eine übergeordnete Bewertung der Ortsstrukturen in denkmalfachlicher Hinsicht ist noch nicht erfolgt. Aufgrund der besonderen denkmalpflegerischen Bedeutung sind die Gebäude und Anlagen des Seegrenzschlachthofs zu einer Sachgesamtheit zusammengefasst. Eine weitere Sachgesamtheit „Hafenanlagen um 1900“ umfasst Teile des Roddenkoppelkais, des Behnkais auf der östlichen Seite der Trave und die Nordliche Wallhalbinsel. Neben weiteren einzelnen Gebäuden ist auch eine Freifläche südöstlich der Tudorhallen denkmalgeschützt. Zum aktuellen Untersuchungsstand wurden folgende Baudenkmale im Untersuchungsraum erkannt:

- Schwartauer Allee 38-40 (St. Matthäi-Kirche Gemeindesaal und Pastorat)
- Schwartauer Allee 39-41
- Schwartauer Allee 44-44a (Schule)
- Schwartauer Allee 44-44a (Turnhalle)
- Schwartauer Allee 66
- Schwartauer Allee 78 (Unterführung)
- Schwartauer Allee 78 (Viehhofkai)
- Schwartauer Allee 78 (Viehtriftbrücke)
- Schwartauer Allee 78 (Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof)
- Schwartauer Allee 80 (Ehem. Pastorat)
- Schwartauer Allee 84-86
- Katharinenstraße 27
- Katharinenstraße 31
- Katharinenstraße 37
- Katharinenstraße 65
- Einsiedelstraße 6 (Hochbunker)
- Einsiedelstraße 6 (Schweinequarantänestall)
- Einsiedelstraße 10 (Sommerhaus)
- Einsiedelstraße 23-31

Aus augenscheinlicher Betrachtung ist zu erwarten, dass nach fachlicher Begutachtung weitere denkmalwürdige Bauten und Strukturen schützenswert sind. Diese bedürfen jedoch einer weitergehenden Erfassung und Präzisierung durch die Fachämter, die im weiteren Prozessverlauf noch vorgenommen werden müssen. Als Grundlage der projektierten städtebaulichen Neuordnung des Gebiets Nordwest bedarf es gemäß Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein einer tiefergehenden, qualifizierten Voruntersuchung der gewachsenen Industrielandschaft unter industriedenkmalfachlichen wie -archäologischen Gesichtspunkten.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Es wurde von zahlreichen Betroffenen die Entwicklung des Schlachthofareals eingefordert, um die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild zu überwinden.

TöB-Beteiligung

- Bauseitig bedingte Bodeneingriffe (z.B. Anlage von Kellern und Tiefgaragen) sollten möglichst auf das Notwendigste beschränkt werden, sodass die archäologischen Befunde weitgehend erhalten bleiben.
- Aufgrund der hohen technischen Schwierigkeiten in unmittelbarer Wassernähe und im Hochwasserbereich ist eine bauvorbereitende und baubegleitende Untersuchung vorzusehen, die die technische Infrastruktur einer Baustelleneinrichtung nutzen kann.

Anforderungen an die Planung

- Zahlreiche erkannte und vermutete Denkmäler sind bei einer Entwicklung des Gebiets zu berücksichtigen.
- Der Umgang mit denkmalwürdiger Bausubstanz stellt sowohl im Bereich des Schlachthofs als auch auf der Roddenkoppel eine wichtige Planungsaufgabe dar. Bei der weiteren Planung gilt es die denkmalwürdige Bausubstanz mit möglichen Neubauplanungen sinnvoll zu verknüpfen.
- Die in Teilen noch gut ablesbaren, raumwirksamen Bezüge des Areal sind dabei zu berücksichtigen und in eine Überplanung aufzunehmen.

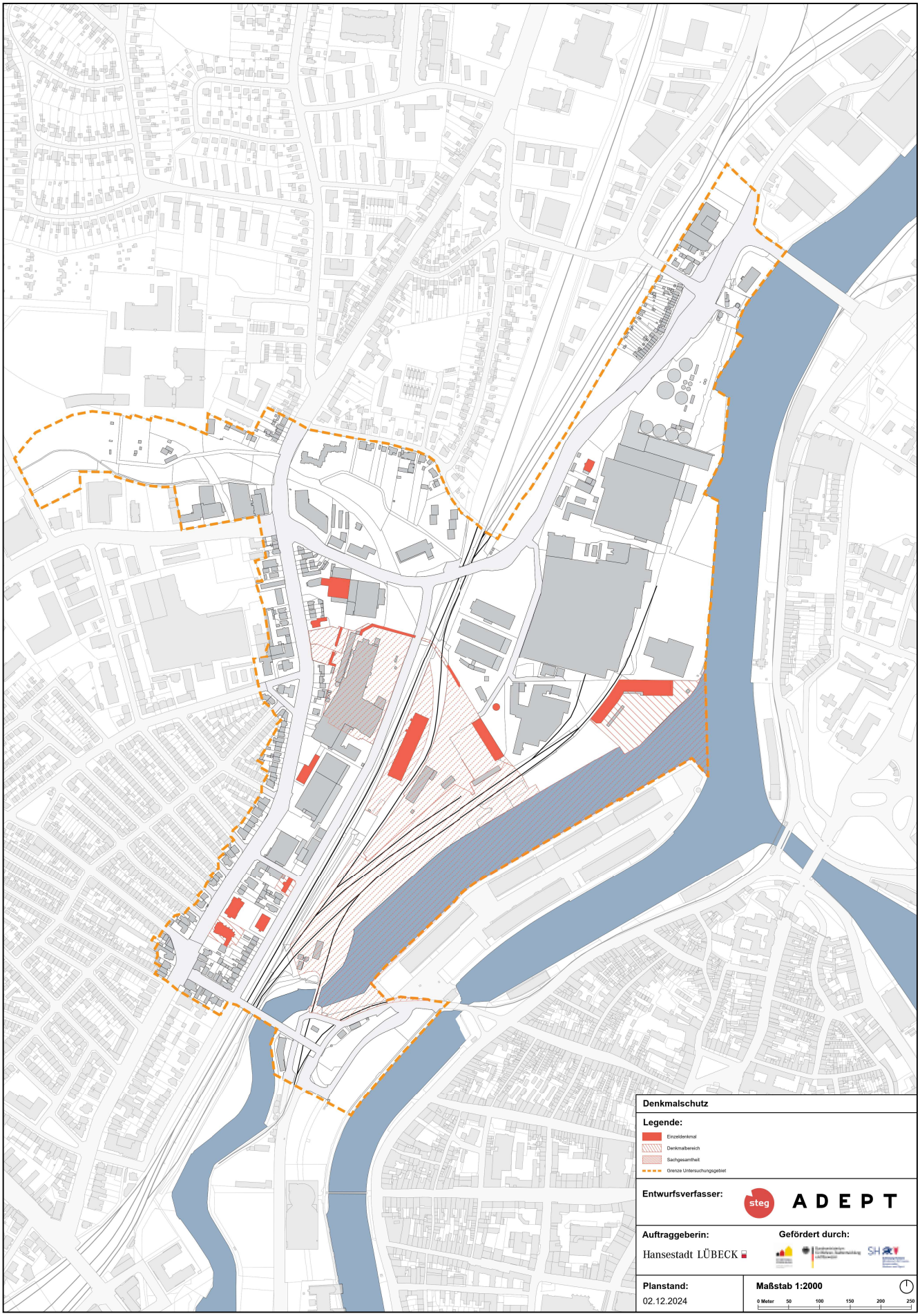


Abb. 18: Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz

2.6 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Die Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur erfolgt nicht exakt auf Ebene des Untersuchungsgebiets, da die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets nicht mit der Abgrenzung der statistischen Gebiete der Hansestadt Lübeck übereinstimmt. Daher erfolgt die Auswertung der Bevölkerungs- und Sozialstruktur für einen angepassten Betrachtungsraum (vgl. Abb. 19). In diesem ist die die Schwartauer Allee begleitende Wohnbebauung nicht enthalten, da die statistischen Gebiete weit nach St. Lorenz Nord hineinreichen und eine empirische Auswertung verzerren würden. Aufgrund der Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist davon auszugehen, dass in den Gebäuden entlang der Schwartauer Allee eine nennenswerte Anzahl an Personen wohnt. Jedoch wird eine Betroffenheit der Bewohner:innen von einer möglichen Sanierungsmaßnahme eher gering sein, da für diese Siedlungsstrukturen keine Veränderungen angestrebt werden.

Nach der o.g. Datenlage leben im angepassten Betrachtungsraum 674 Personen (Stand Dezember 2021). Aufgrund des Zuschnitts der statistischen Gebiete ist ein Vergleich mit den Bevölkerungsdaten der umliegenden Stadtteile oder der Gesamtstadt nur begrenzt möglich; sie dienen jedoch dazu, einen Eindruck vom Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung sowie Hinweise auf mögliche Betroffenheiten von der Planung zu erhalten. Alle folgenden Angaben beziehen sich, wenn nicht anders benannt, auf die letzte vorliegende Datenerhebung 2021.

Bevölkerungsdichte

Das Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich dünn besiedelt, da große Teile des Gebiets durch Gewerbe, Industrie und Brachflächen sowie durch Verkehrsanlagen geprägt sind. Aufgrund der nicht mit dem Untersuchungsgebiet deckungsgleichen statistischen Gebiete ist eine weiterführende Aussage zur Bevölkerungsdichte nicht zielführend.
Die angrenzenden Stadtteile sind in ihrer Bevölkerungsdichte sehr divers, liegen aber allesamt über dem Lübecker Durchschnitt (1.027 Personen pro km²):

- St. Lorenz Nord: 1.548 Personen pro km²
- St. Lorenz Süd: 5.374 Personen pro km²
- Innenstadt: 6.164 Personen pro km²

Das westlich an die Schwartauer Allee angrenzende Wohnquartier am Brolingplatz, das mit seiner Bebauung entlang der Schwartauer Allee teilweise zum Untersuchungsgebiet gehört, ist eines der Wohnquartiere im Stadtteil St. Lorenz Nord mit einer sehr hohen Bevölkerungsdichte. Hier leben 21.510 Personen.

Entwicklung der Einwohner:innenzahl

Die Hansestadt Lübeck ist eine wachsende Stadt. Im Jahr 2021 lebten 220.056 Einwohner:innen in Lübeck, was einem Zuwachs von 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.
Im Umfeld des Untersuchungsgebiets war die Entwicklung indifferent:

- Stadtteil St. Lorenz Nord: 0 %, wobei das unmittelbar angrenzende Wohnquartier Holstentor-Nord um 0,9 % gewachsen ist.
- Stadtteil St. Lorenz Süd: -0.7 %
- Innenstadt: 0,3 %

Die Entwicklung im Untersuchungsgebiet, unter Betrachtung der in der Abbildung dargestellten statistischen Gebiete, zeigt mit einer Zunahme um 5,3 % im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich wachsende Tendenz – aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl ist der Zuwachs in absoluten Zahlen jedoch überschaubar (34 Personen).



Abb. 19: Statistische Gebiete

Bevölkerungszusammensetzung nach Alter

Die Bevölkerung entspricht im angepassten Betrachtungsraum im Wesentlichen der Alterszusammensetzung der Gesamtstadt. Die Altersgruppe der 0-17-Jährigen liegt mit 13%, ähnlich wie in St. Lorenz Nord, leicht über dem stadtweiten Wert. Der Anteil der Altersgruppen der 18-65-Jährigen liegt hingegen mit 63 % unter dem Lübecker Durchschnitt, wohingegen der Anteil der Über-65-Jährigen mit 24 % wieder überdurchschnittlich ist.

Untersuchungsbereich	0-17-Jährige 13 % 18-65-Jährige 63 % Über-65-Jährige 24 %
Hansestadt Lübeck	0-17-Jährige 15 % 18-65-Jährige 61,8 % Über-65-Jährige 23,2 %
St. Lorenz Nord	0-17-Jährige 15,6 % 18-65-Jährige 64,7 % Über-65-Jährige 19,8 %
St. Lorenz Süd	0-17-Jährige 12,5 % 18-65-Jährige 68,4 % Über-65-Jährige 19,1 %
Innenstadt	0-17-Jährige 10,2 % 18-65-Jährige 74 % Über-65-Jährige 15,8 %

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
Von den Bürger:innen wird der Stadtteil St. Lorenz Nord als dicht besiedelter Wohnstandort beschrieben. Das Untersuchungsgebiet selbst wird weniger als Wohnstandort und eher als Industrie- und Gewerbestandort wahrgenommen.

TöB-Beteiligung
Es wurden keine nennenswerten Anmerkungen geäußert.

Anforderungen an die Planung

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine geringe Bevölkerungszahl, deren Sozialstruktur keine wesentlichen Handlungserfordernisse für die Planung erkennen lässt.

2.7 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend mit gewerblichen Strukturen belegt. Der Bereich Roddenkoppel wurde bereits teilweise aus der Nutzung als Hafengebiet entlassen, ist aber bis heute durch die seit der Gründerzeit mehrfach überformten industriellen Strukturen einer ehemaligen Werft sowie von Teilen des früheren Schlachthofs geprägt. Das Gelände hat in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach eine Nutzungsänderung bzw. -weiterentwicklung erfahren (siehe Kapitel 2.2 Entwicklungsgeschichte). Im südlichen Teil liegt neben einer Gleisharfe der Hafenbahn ein Verladekai am Stadtgraben, der heute für Holzverladung vom Schiff auf den Zug genutzt wird. Ergänzend befindet sich eine Waggonwerkstatt auf dem Areal, die für die Hafenbahn von Bedeutung ist. Alte Gleisanlagen im Gebiet sowie die Serviceeinrichtungen (Hafenbahnwerkstatt, Waggonwerkstatt) werden laufend genutzt und haben eine unverzichtbare Funktion und Bedeutung für den Lübecker Hafen und den SPNV-Nord in der Region. Sollten zugehörige Grundstücksteile überplant werden, müsste die dortige aktive Nutzung einen alternativen Standort erhalten.

Die nördlich auf der Roddenkoppel anschließenden Bereiche umfassen Teile des ehemaligen Schlachthofs, die durch eingeschossige Bauten geprägt sind und gewerblich als Lager- und teils als Produktionsort für kleinteiliges handwerkliches Gewerbe vermietet werden. Eine zentrale Fläche liegt brach, nachdem vor ca. zehn Jahren eines der Gebäude des ehemaligen Schlachthofs bis auf die Grundmauern niedergebrannt war. An diesem Ort liegt seither eine Schotterfläche, die temporär als Lager genutzt wird. In diesem gesamten Bereich sind heute ca. 30 Betriebe / gewerbetreibende Einzelpersonen ansässig. Der Bereich ist, insbesondere aufgrund der großen Brachflächen, untergenutzt.

Mehrere Gebäude der ehemaligen Werft werden heute von der Kulturwerft Gollan genutzt. Der Kultur- und Veranstaltungsbetrieb nutzt und vermietet die Hallen für verschiedene Veranstaltungen. Weitere Gebäude entlang der Bahntrasse werden durch Büros und kleinteiliges produzierendes bzw. handwerkliches Gewerbe genutzt, das kreativ-handwerklichen Hintergrund hat. Hierzu zählen u.a. eine Brauerei, eine Autowerkstatt für Oldtimer, ein Sattler, eine Kaffeerösterei und ein Unternehmen für Möbelupcycling. Dieses Grundstück widerfährt seit einigen Jahren einen kontinuierlichen Wandel, da vermehrt neue Nutzungen angesiedelt werden und der Eigentümer das Ziel verfolgt, hier ein neues „Werftquartier“ mit gewerblich-kreativen Nutzungen zu etablieren, die eine langfristige Perspektive für die Entwicklung des Quartiers aufzeigen. Auf diesem Gelände bestehen heute nach Aussage des Eigentümers bei Zusammenrechnung aller ansässiger Unternehmen ca. 100 Arbeitsplätze.

Auf der Höhe der Zufahrt von der Einsiedelstraße liegen die Hallen der ehemaligen Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG). Diese umfassen eine Fläche von ca. 4,5 Hektar und sind größtenteils baulich miteinander verbunden. Nach Aufgabe der Werftnutzung siedelten sich verschiedene Betriebe (u.a. aus der Windenergiebranche) an, die jedoch die Produktion weitestgehend eingestellt haben. Heute werden die Hallen für verschiedene Lager-, Ausstellungs- und Produktionszwecke genutzt, wie z.B. für eine Ausstellung von Tiny Houses oder als Stellplatzfläche für Speditionen, was jedoch häufig nicht über den Status einer Zwischennutzung hinauskommt. Die Bürogebäude sind ebenfalls vermietet. Am Standort befinden sich hier nach Aussage des Eigentümers ca. 100 Arbeitsplätze.

Im nördlichen Teil des Gebiets an der Roddenkoppel liegt ein Lagerhausunternehmen für Getreide und Futterhandel. Diese Fläche wird intensiv genutzt und sowohl über den Wasserweg als auch über die Straße angedient. Die Anzahl der Mitarbeiter:innen liegt im niedrigen zweistelligen Bereich. Das Unternehmen ist ein veritabler Betrieb und es bestehen keine augenscheinlichen Entwicklungserfordernisse.

Westlich der Bahntrasse liegt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schwartauer Allee. Sie bildet die stadträumliche Kante zwischen einem der am dichtesten besiedelten Lübecker Wohnquartiere auf der Westseite und einer überwiegend gewerblichen Nutzung zwischen der Schwartauer Allee und der Katharinenstraße entlang der Bahntrasse. Dieser gewerbliche Teil wird durch das seit vielen Jahren brachliegende Areal des ehemaligen Schlachthofs geprägt, das seit 2016 als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz steht. Auf diesem zentralen Bereich finden seit Langem keine Nutzungen mehr statt. Die Ansiedlung eines Verbrauchermarkts an diesem Standort wurde politisch beschlossen. Um eine zügige Entwicklung des Areals zu ermöglichen, soll ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden, dessen Vorgaben von der Politik 2018 beschlossen wurden. Derzeit wird seitens des Eigentümers an einer konkretisierten Planung für die künftige Bebauung in wechselnder Intensität gearbeitet, die gemäß der aktuellen politischen Beschlusslage neben gewerblichen auch Wohnnutzungen und neue Freiräume umfassen soll. Aktuell liegen noch keine konkreten Ergebnisse, aber ein erkennbares privates Entwicklungsinteresse vor.

Nördlich des Schlachthofs, zwischen Schwartauer Allee, Katharinenstraße und Karlstraße, sind ca. 20 gewerbliche Handelsunternehmen und Dienstleister angesiedelt. Die größte Fläche wird von einer Spedition eingenommen; weitere Nutzer sind u.a. eine Tanzschule sowie PC- und IT-Spezialisten. Die auf dem Gelände stehende ehemalige Rinderauktionshalle steht unter Denkmalschutz und müsste bei einer Veränderung der Strukturen in die Planung einbezogen werden. An dem Standort befinden sich ca. 50 Arbeitsplätze. Südlich des ehemaligen Schlachthofs liegen das Logistik-Un-

ternehmen Nordfrost, inkl. einer Teilfläche, die bis Mitte 2023 als städtischer Recyclinghof genutzt wurde, sowie ein REWE-Verbrauchermarkt. Die aktuelle Gebäudestruktur des Verbrauchermarkts erfordert Renovierungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen, damit der Verbrauchermarkt an dem Standort auch künftig wirtschaftlich betrieben werden kann. Entlang der Schwartauer Allee befinden sich auf der Westseite einige gewerbliche Erdgeschossnutzungen in ansonsten durch Wohnen geprägten Gebäuden. In diesem Bereich lassen sich keine funktionalen Mängel in Bezug auf die Wirtschaftsstruktur und die Arbeitsstätten feststellen.

An der Straße Bei der Lohmühle und der Karlstraße liegen weitere gewerbliche Nutzungen. Hierzu zählen zwei Hotelstandorte, verschiedene Nahversorgungs- und Gewerbeangebote, Schnellrestaurants und Büroflächen. Im Bereich der Hotels ist eine Projektentwicklung mit einer intensiven baulichen Ausnutzung vorgesehen (vgl. Kapitel 2.3 Planungsrechtliche Situation). Diese Nutzungen lassen im Wesentlichen keine Mängel in Bezug auf die Wirtschaftsstrukturen und die Arbeitsstätten erkennen. Der Bereich Roddenkoppel ist insgesamt untergenutzt. Lagen die Beschäftigtenzahlen zu Zeiten des Werftbetriebs bei 5.000 Arbeiter:innen, sind heute nur wenige hundert Menschen hier beschäftigt. Nennenswerte Flächen werden nur geringfügig genutzt, einige Teilflächen liegen brach, sodass insbesondere im Kernbereich des Untersuchungsgebiets eine Unterausnutzung festzustellen ist. Auch die Flächen entlang der Schwartauer Allee sind, insbesondere aufgrund der Brachflächen am ehemaligen Schlachthof, untergenutzt und bergen ein nennenswertes Potenzial für eine dem Standort angemessenere Ausnutzung.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Das bestehende Gewerbe am Standort soll aus Sicht einiger Betroffener erhalten und nicht durch konkurrierende Nutzungen eingeschränkt werden.
- In den Beteiligungsveranstaltungen wurde eine aktivere Nutzung für die Roddenkoppel mit einem größeren Publikumsverkehr als wünschenswert identifiziert.
- Einige ansässige Gewerbebetriebe wollen am Standort verbleiben. Andere Eigentümer sehen Entwicklungspotenzial auch hinsichtlich einer sich verändernden Nutzung. Beides sollte im Zuge des IEKs berücksichtigt werden.
- Es wird der Wunsch nach einer Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe geäußert.
- Einige wünschen sich eine Verlagerung der Hafenbahn, um Potenzialflächen für eine städtebauliche Entwicklung zu haben, da die Potenziale höherwertig eingeschätzt würden als die aktuelle Nutzung.
- Für die Roddenkoppel wurden im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen Gewerbe vorgeschlagen, die aus den Bereichen Handwerk, Innovation und urbane Produktion kommen.

TöB-Beteiligung

- Grundsätzlich muss die volkswirtschaftliche und klimapolitische sinnvolle Nutzung von Hafenanlagen Vorrang vor einer konkurrierenden Wohnnutzung im Umfeld haben.
- Betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten direkt beteiligt werden.
- Sollten planfeststellungsbedürftige Hafenanlagen mit einer anderen Nutzung, z.B. Wohnbebauung, überplant werden, muss vorab ein gesondertes Einziehungsverfahren beim APV durchgeführt werden, mit dem der Fachplanungsvorbehalt beseitigt wird.

Anforderungen an die Planung

- Der sich abzeichnende Nutzungswandel auf der Roddenkoppel sollte aktiv gefördert werden. Hier ergeben sich insbesondere im zentralen Bereich Entwicklungsoptionen.
- Es müssen zusätzliche Nutzungen für die Roddenkoppel gefunden werden, um die Brachflächen zu revitalisieren.
- Vitale Betriebe sollten in ihrem Bestand geschützt werden.
- Die sich abzeichnende Planung für das Schlachthofareal an der Schwartauer Allee sollte – wenn zeitlich möglich – mit dem IEK abgestimmt werden. Hierbei sollten die Anforderungen aus dem IEK-Prozess in das Planungsverfahren zum Schlachthof eingebracht werden, so dass beide Prozesse synchronisiert werden und Synergien entstehen können.
- Weitere Entwicklungsoptionen im westlichen Bereich sollten aufgegriffen und im IEK vorangetrieben werden, so dass ein attraktives, der Lage entsprechendes Stadtquartier entsteht.
- Betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten in der Planung von Beginn an berücksichtigt werden.

2.8 Eigentumsstruktur und Entwicklungs- / Planungsabsichten

Eigentumsstruktur

Kenntnisse über die Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet sind für die Ermittlung möglicher Betroffenheiten von einer Sanierung sowie der Mitwirkungsbereitschaft der Grundeigentümer:innen von elementarer Bedeutung. Insgesamt zählt das Untersuchungsgebiet Nordwest fast 700 verschiedene Eigentümer:innen, wovon der überwiegende Teil auf der Westseite der Schwartauer Allee Wohneigentum, zumeist in Form von Eigentumswohnungen in Mehrparteienhäusern, besitzt. Deren Eigentum bleibt unberührt. Eine detaillierte Darstellung der Eigentumsstrukturen kann aus Datenschutzgründen nicht in diesem Bericht erfolgen, sondern wird in einer separaten, nichtöffentlichen Anlage dokumentiert.

Hansestadt Lübeck
Die Hansestadt Lübeck verfügt über großflächiges Eigentum im Bereich der Gleisharfe auf der Roddenkoppel. Weiteres Eigentum der Stadt sind Grünflächen im ehemaligen Struckbachtal und eine denkmalgeschützte ehemalige Stallung, die zum ehemaligen Schlachthof gehörte und zwischen den Bahnlinien des Fernverkehrs liegt. Darüber hinaus sind der Hansestadt Lübeck die Straßenflächen sowie einzelne kleinere Grundstücke zugeordnet.

Deutsche Bahn AG
Die Deutsche Bahn AG ist Eigentümerin der Bahntrasse, die von Hamburg nach Kopenhagen durch das Untersuchungsgebiet verläuft. Diese Fläche unterliegt dem Fachplanungsrecht.

Privateigentum
Der größte Teil der Grundstücke befindet sich im Privateigentum. Die Eigentumsstruktur ist heterogen und umfasst Einzeleigentümer:innen, Eigentumsgemeinschaften und Erbengemeinschaften. Vor allem im gewerblichen Bereich gibt es zahlreiche Einzeleigentümer:innen und Eigentumsgemeinschaften, die großflächig Grundbesitz halten. Westlich der Schwartauer Allee sowie im südlichen Teil der Katharinenstraße und nördlich der Karlstraße sind die Eigentumsstrukturen generell kleinteiliger geprägt, da hier Wohnnutzungen überwiegen. Auf der Roddenkoppel sowie zwischen der Schwartauer Allee und der Katharinenstraße befinden sich hingegen große Grundstücke im Eigentum weniger Grundeigentümer:innen.

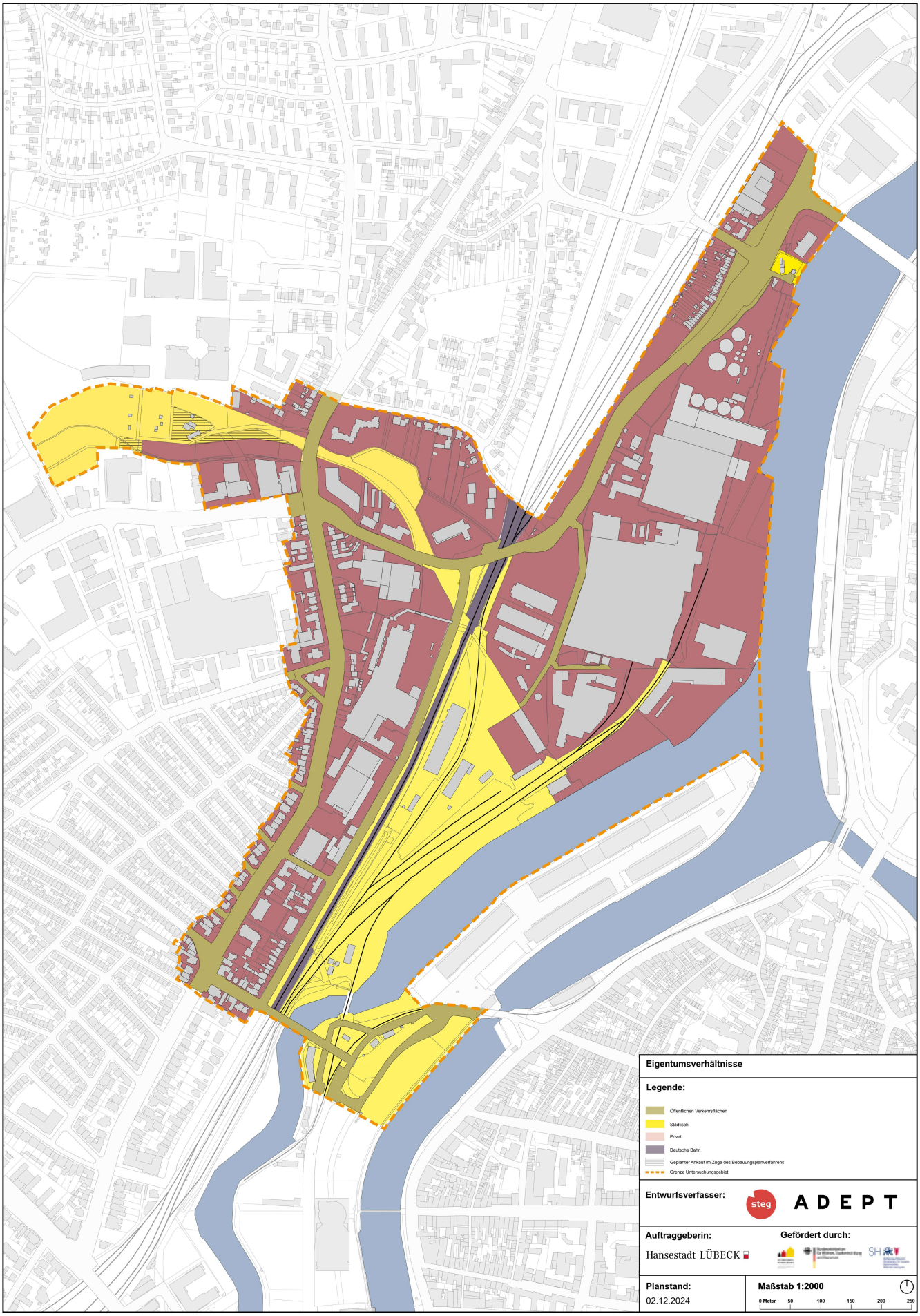


Abb. 20: Eigentumsverhältnisse

Entwicklungsinteressen der Eigentümer:innen

Die Entwicklungsabsichten der Eigentümer:innen wurden im Rahmen der Beteiligung und Mitwirkung nach § 137 BauGB erhoben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden keine detaillierten grundstücks- oder personenbezogenen Daten im Untersuchungsbericht veröffentlicht. Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den älteren Bestandsquartieren des Untersuchungsgebiets, die westlich der Bahntrasse liegen, eine grundsätzliche Bereitschaft für eine mögliche Nachverdichtung der gewerblichen Nutzung besteht. Interesse und Konkretisierungsgrad sind dabei unterschiedlich ausgeprägt. Auch in den Bereichen östlich der Bahntrasse, auf der Roddenkoppel, sind unterschiedliche Entwicklungsabsichten und Mitwirkungsbereitschaften zu erkennen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
Die Entwicklungsabsichten der privaten Eigentümer:innen werden aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht detailliert, sondern abstrahiert zusammengefasst. Einige Eigentümer:innen zeigen ein grundsätzliches Interesse an einer höheren Ausnutzung ihres Grundstücks, auch wenn hierfür bei fast allen keine konkreten Planungen bestehen. Neben einer Intensivierung der aktuellen Nutzungen wird von einigen auch das Interesse geäußert, diese zu verändern (z.B. von Gewerbe zu Wohnen), auch wenn dies in den meisten Fällen planungsrechtlich aktuell nicht möglich ist. Andere Eigentümer:innen stellen hingegen dar, dass sie keine Veränderungen, sondern einen Erhalt des Status quo anstreben. Bei keinem der Eigentümer:innen gibt es eine konkrete Absicht, den Standort zu verlassen.

Im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen wurden keine nennenswerten Belange hervorgebracht.

TöB-Beteiligung
Im Rahmen der TöB-Beteiligung sind keine relevanten Punkte benannt worden.

Anforderungen an die Planung

- Die Eigentumsstruktur und die Entwicklungsabsichten der Eigentümer:innen schließen grundsätzlich eine planerische Entwicklung des Gebiets nicht aus.
- Große und zentrale Bereiche des Gebiets befinden sich im Privateigentum, so dass für eine potenzielle Umnutzung und Weiterentwicklung des Gebiets eine Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen erforderlich sein wird. Diese ist unterschiedlich ausgeprägt, manche Eigentümer:innen zeigen primär private Entwicklungsabsichten, andere sind offen für mögliche öffentliche Maßnahmen. Ein grundsätzliches Entwicklungsinteresse ist erkennbar.
- Eine potenzielle Entwicklung des Untersuchungsgebiets hat die unterschiedlichen Grade der Mitwirkungsbereitschaft und Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen, da einige Teilbereiche für eine kurzfristige Entwicklung bereitstehen, während für eine mögliche Entwicklung anderer Teilbereiche zunächst weitere Klärungen mit Betroffenen vorzunehmen sind.

2.9 Verkehr

Straßenverkehr
Das Untersuchungsgebiet ist durch große Verkehrsschneisen durchzogen, die zu einer räumlichen Unterteilung des Gebiets führen. So teilen die Schwartauer Allee, die Katharinenstraße und die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden das Untersuchungsgebiet in nordsüdlicher Richtung. Die Karlstraße (in Teilen Bei der Lohmühle und Einsiedelstraße) und die Marienstraße (Marienbrücke) teilen das Gebiet in westöstlicher Richtung. Durch die räumliche Nähe zwischen Katharinenstraße und der Bahnstrecke kommt es hier zu einer besonders starken Zäsur, welche das Untersuchungsgebiet in die Bereiche Roddenkoppel (östlicher Teil des Gebiets) und St. Lorenz Nord (westlicher Teil) unterteilt.

Die Kreisstraße Einsiedelstraße samt Eric-Warburg-Brücke ist ein wichtiger Bestandteil der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur Lübecks und entlastet als Nordtangente die Lübecker Altstadt vom Durchgangsverkehr. Auch die Landesstraße Schwartauer Allee ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße zur Anbindung des Stadtteils Vorwerk und der Stadt Bad Schwartau an Lübeck und ist von übergeordneter Bedeutung.

Entsprechend der primären Nutzungsbelegung sind die Straßen im Bereich der Roddenkoppel stark vom gewerblichen Verkehr mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr geprägt. Im Bereich der Einsiedelstraße wurden bei einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2016 20.652 Kfz/24h mit einem 15 prozentigen Anteil an Schwerlastverkehr erhoben (siehe Abb. 21, Verkehrszahlen im Untersuchungsraum). Laut Aussagen von betroffenen Eigentümer:innen an der Einsiedelstraße führt diese Verkehrsbelastung einhergehend mit hohen Geschwindigkeiten (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden) zu einer (gefühlten) Beeinträchtigung der Lebensqualität. Auch die Schwartauer Allee als bedeutende Nord-Süd-Achse ist stark vom Durchgangsverkehr und insbesondere nördlich der Karlstraße auch durch Schwerlastverkehr belastet.

Als besondere Straßensituation ist die Erschließung der Roddenkoppel mit der Kulturwerft Gollan und den weiteren gewerblichen Nutzungen als Privatstraße mit öffentlichem Wegerecht anzumerken. Bei einer Entwicklung des Gebiets ist die Erschließung daher zu prüfen, auch vor dem Hintergrund, dass das gesamte Areal heute eine Postanschrift teilt (Einsiedelstraße 6). Die Einsiedelstraße fungiert aktuell als Erschließungsstraße und übernimmt die flächenhafte Erschließung der dort ansässigen Gewerbe. Nach den Richtlinien RASt 06 und RIN 2008 ist die Einsiedelstraße der Kategoriengruppe Erschließungsstraße (ES) zuzuordnen.

Für die Bereiche der Brückenüberführungen Karlstraße / Einsiedelstraße und Eric-Warburg-Brücke sowie über die Schlachthofbrücke am Bahnweg zum Viehhof und die Eutiner Brücke wurden im Bebauungsplan Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt, da es sich hier um öffentliche Straßen und Wegeverbindungen handelt. Für die Privatstraße, die von der Einsiedelstraße nach Süden in das Gebiet führt und dort mehrere Grundstücke erschließt, setzt der Bebauungsplan ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Anlieger fest, um die Erschließung der ansässigen Betriebe zu sichern. Die Unterführung der Hafenbahngleise kann wegen des erheblichen Gefälles, der geringen Breite sowie der engen Kurvenradien nicht (oder nur mit erheblichen Einschränkungen) von Lkw befahren werden.

Stellplätze
Öffentliche Parkplatzflächen (jenseits des straßenbegleitenden Parkens) kommen im Plangebiet nicht vor; größere private Stellplatzflächen befinden sich auf der nordöstlichen Seite der Einsiedelstraße und werden nur selten, insbesondere bei Großveranstaltungen auf dem Gelände der Kulturwerft genutzt.

Bahnverkehr
Die Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden befindet sich in einem zweigleisigen Ausbaustand. Jedoch ist mittelfristig ein drei- oder viergleisiger Ausbau in Zusammenhang mit dem Ausbau des Nahverkehrs vorgesehen und in den verschiedenen übergeordneten Planwerken bzw. Konzepten als Zielvorgaben definiert (Bundesverkehrswegeplan, Deutschlandtakt, Bedarfsplan für Bundesschienenwege). Zum Gleisausbau liegen aktuell noch keine konkreten Planungen von DB AG und NAH.SH vor, welche insb. die räumlichen Auswirkungen verdeutlichen, weil ein zusätzlicher Flächenbedarf ausgelöst wird. Bzgl. einer inhaltlichen bzw. baulichen Verknüpfung des Gleisausbaus mit den Maßnahmen der FFBQ-Hinterlandanbindung liegen derzeit keine Aussagen vor – das Großprojekt für die Schienenanbindung der FFBQ befindet sich derzeit in der Anhörung und soll nach aktuellem Stand bis zum 01.01.2029 fertiggestellt werden.

Laut Stellungnahme der Deutschen Bahn vom 18.5.2022 sind im Zusammenhang mit der FFBQ für das Jahr 2030 folgende Verkehrsmengen prognostiziert: 101 Güterzüge und 20 Fernverkehrszüge täglich (Summe beider Richtungen). Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur auf drei bzw. vier Gleise und einhergehender Erhöhung der Verkehrsmenge sind zwischen 2025 und 2029 diverse Maßnahmen zur Reduktion der Schall- und Erschütterungsimmissionen entlang der Bahnstrecke auch im Bereich Nordwest geplant. Auf der westlichen Seite sind bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände und an der Ostseite in Teilen bis zu 4 m hohe Lärmschutzwände jeweils unmittelbar neben den Gleisen geplant. Zum Schutz der nebenliegenden Wohnbebauung vor Erschütterungen, sind teilweise sogenannte besohlte Schwellen vorgesehen.

Im Sinne eines Ausbaus des regionalen Bahnverkehrs ist bei dem o.g. Gleisausbau, welcher gem. Deutschlandtakt Kapazitäten für die Mischstrecke steigern und eine bessere Knoteneinbindung ermöglichen soll, ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt im Bereich der Einsiedelstraße in der Diskussion. Für das Jahr 2030 werden 239 Nahverkehrszüge täglich (Summe beider Richtungen) prognostiziert. Der geplante Bahnhaltepunkt ist im Bereich Brücke Karlstraße in südlicher Richtung mit einer Standardlänge von 330 m zu verorten. Auch hierzu liegen noch keine konkreten bzw. verbindlichen Planungen seitens DB AG und NAH.SH vor. Aktuell werden Machbarkeiten geprüft, so dass im VU- und IEK-Prozess nur der aktuelle Sachstand einfließen und berücksichtigt werden kann. Dennoch werden die absehbaren / möglichen räumlichen und funktionalen Folgen insbesondere im IEK mit betrachtet, da der Bau der FFBQ bereits eingeleitet und bei dieser Infrastrukturmaßnahme von (inter-)nationaler Bedeutung von einer mittelfristigen Realisierung ausgegangen werden kann. Fraglos dürfte die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes die ÖPNV-Anbindung des Gebietes und der umliegenden Stadtteile deutlich verbessern und einen Beitrag für eine mögliche Regio-S-Bahn leisten.

Neben der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden, als Eisenbahninfrastruktur des Bundes befinden sich Gleisanlagen erheblicher Größe (ca. 3 ha) auf dem südlichen Teil der Roddenkoppel. Diese sind samt einer Reparaturwerkstatt Teil der Hafenbahn und durch die LPA Lübeck in kommunaler Hoheit. Eine zweite Waggonwerkstatt auf dem Gelände der Roddenkoppel wird privatwirtschaftlich durch die Firma Nordic Rail Service GmbH betrieben. Die Gleisanlagen der Hafenbahn sind für die Leistungsfähigkeit des Vorwerker Hafens und des Skandinavienkais erforderlich und werden auch künftig benötigt. Eine Verlagerung an einen anderen Standort ist grundsätzlich möglich, solange u.a. kein im Verfahren beteiligter Dritter ein Verkehrsbedürfnis äußert. Die Kosten einer Verlagerung müssten jedoch durch die Projektentwicklung der Gesamtmaßnahmen Nordwest getragen werden. Im Bereich der Roddenkoppel werden die Gleisanlagen derzeit vereinzelt durch die ansässigen Unternehmen genutzt. Die historisch gewachsenen Gleisanlagen sind heute aufgrund ihrer Anlage nicht optimal flächensparend. Es besteht die Annahme, dass durch eine optimierte Anordnung Flächen für eine anderweitige Entwicklung freigegeben werden könnten, was jedoch einen erheblichen Investitionsbedarf auslösen dürfte und erst bei einer Entwidmung der unter Fachplanungsrecht stehenden Flächen folgen könnte (Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken). Hierbei wären auch die ansässige Hafenbahnwerkstatt (LPA) und die Waggonwerkstatt (Nordic Rail) zu berücksichtigen, die für den Wirtschaftsstandort Lübeck und die eisenbahngebundene Anbindung und Erschließung des Hafens weiterhin erforderlich sind. Eine Verlagerung ist grundsätzlich an aufwendige Verfahren gebunden, die zudem anderen Infra-

Straße	Jahr der Erhebung	DTV Kfz/24h	SV-Anteil gesamt	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Nacht
Eric-Warburg-Brücke	2016	29.756	1.788	1.630	158
Einsiedelstraße zwischen Josephinenstraße und Eric-Warburg-Brücke	2016	31.737	2.436	2.221	215
Einsiedelstraße östlich Katharinenstraße	2016	20.652	3.150	2.872	278
Karlstraße	2017	19.581	2.416	2.202	214
Schwartauer Allee nördlich Karlstraße	2017	21.848	1.335	1.217	118
Schwartauer Allee südlich Karlstraße	2017	15.728	512	467	45
Schwartauer Allee nördlich Marienbrücke	2018	14.158	517	471	46
Marienstraße	2018	6.791	81	74	7
Willy-Brandt-Allee/ Drehbrücke	2019	14.454	305	278	27
An der Untertrave südlich Willy-Brandt-Allee	2019	8.565	272	248	24
An der Untertrave nördlich Willy-Brandt-Allee	2019	16.955	386	351	35
Hafenstraße zwischen Hubbrücke und Eric-Warburg-Brücke	2016	15.352	321	293	28

Abb. 21: Verkehrszahlen im Untersuchungsraum

strukturunternehmen die Möglichkeit bieten würden, die zur Stilllegung vorgesehenen Gleisanlagen zu übernehmen und weiter zu betreiben. Aufgrund vorliegender Einschätzungen dürfte aufgrund der zentralen Lage und Nähe zum Hauptbahnhof Interesse bestehen, sodass ein sog. Entwidmungsverfahren mind. als ergebnisoffen einzustufen ist.

Hintergrundsinformation
Einer Umnutzung von Flächen, die als öffentliche Eisenbahninfrastruktur oder zugehörige Serviceeinrichtungen gewidmet sind und als solche genutzt werden, stehen grundsätzlich sehr hohe Anforderungen entgegen. Sie sind durch das eisenbahnrechtliche Fachplanungsrecht geschützt. Eine anderweitige Nutzung erfordert die Durchführung einer Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und im Anschluss daran die Durchführung eines Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG.

Um eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu erwirken, muss „das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegen, kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehen und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten sein“. Keine dieser im Gesetz genannten Voraussetzungen ist nach derzeitigem Kenntnisstand für den Bahnhof Lübeck Hafen, die Hafenbahnwerkstatt und die Waggonwerkstat der Nordic Rail Service GmbH gegeben. Damit ist eine Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken und eine Umnutzung der Flächen rechtlich nicht möglich. Selbst wenn die Eisenbahninfrastrukturanlagen an eine andere geeignete Stelle verlagert werden könnten (s.o.), ist eine Freistellung dieser Flächen von Bahnbetriebszwecken nach der verschärften Rechtslage praktisch ausgeschlossen. Für die erforderliche Verlagerung wären nicht nur geeignete Grundstücksflächen und die Finanzierung des Ersatzes bisheriger Anlagen, sondern auch ein Zeitplan erforderlich, der mit der Städtebauförderung bzw. weiteren Gebietsentwicklung vereinbar wäre. Es erscheint unwahrscheinlich, dass für eine Verlagerung geeignete Grundstücke zur Verfügung stünden.

Die für eine mögliche Verlagerung im Rahmen der Machbarkeitsstudie der LPA untersuchten Flächen stehen aufgrund übergeordneter Planungen oder langfristiger anderer Nutzungen nicht zur Verfügung. Selbst wenn sich alle genannten Anforderungen lösen ließen, bliebe das Risiko, dass im Rahmen der oben genannten eisenbahnrechtlichen Verfahren ein Dritter den Betrieb der bisherigen Anlagen übernähme und damit die betreffenden Grundstücksflächen weiterhin für Eisenbahnzwecke gebunden sind. Jede Verlagerung wäre mit erheblichen Kosten verbunden.

Fuß- und Radverkehr
Neben der Straßen- und Schieneninfrastruktur sind auch gesonderte Wege für Fuß- und Radverkehr vorhanden: Ein Radweg verbindet die Straße „Auf der Wallhalbinsel“ über die Eutiner Brücke und die Gleisanlagen der Hafenbahn mit der Katharinenstraße und stellt eine Hauptverbindung für den Radverkehr zwischen der Lübecker Altstadt nach St. Lorenz Nord dar; ein Fußweg zwischen Elisen- und Einsiedelstraße ermöglicht als Verlängerung der Achse Katharinenstraße die Anbindung des Wohngebiets Elisenstraße mit dem zentralen Untersuchungsgebiet.

Des Weiteren sind straßenbegleitende Fuß- und teilweise auch Radwege vorhanden. Die Radwege entlang der Schwartauer Allee entsprechen in ihrem jetzigen Ausbaustand nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen des Radwegeneubaustandards. Die Gehwege sind in einem baulich schwachen Zustand, weisen gebrochene Gehwegplatten und Unebenheiten auf. In der Katharinenstraße wird ein gesonderter Radweg nur auf der Ostseite zwischen Karlstraße und Bahnweg geführt. Südlich davon ist ein schmaler gepflasterter Streifen, der kaum als Gehweg nutzbar ist. Auf der westlichen Seite ist der Gehweg im nördlichen Abschnitt meist zugeparkt und daher nicht als solcher nutzbar.

Mit Ausnahme der Einsiedelstraße (Abschnitt Kreisstraße) ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr auf der Roddenkoppel, entsprechend einem Gewerbegebiet, nur rudimentär ausgebaut und in einem mangelhaften Zustand. So verfügt die Privatstraße – der südwestlich verlaufende Teil der Einsiedelstraße – nur über einen einseitigen Fußweg; Radwege sind nicht vorhanden.

ÖPNV
Das Untersuchungsgebiet ist über mehrere Stadtbuslinien in das ÖPNV-Netz Lübecks eingebunden. Die Haltestellen befinden sich jedoch fast ausschließlich entlang der Schwartauer Allee – mit Ausnahme der Haltestellen Einsiedelstraße und Eric-Warburg-Brücke, die aber nur in großen Zeitabständen bedient werden.

Brücken
Folgende größere Brückenbauwerke müssen in den kommenden Jahren saniert bzw. erneuert werden:

Marienbrücke: Für die Marienbrücke, eine 9-Feld-Stahlbetonbrücke aus dem Jahr 1933, ist ein Ersatzneubau zu planen, der laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ab 2029 gebaut werden soll. Durch die Querung der Bahn beansprucht dieser Neubau eine aufwändige und langwierige Planung. Nach neuesten Regelungen der DB Netz AG sind die Sperrpausen vier Jahre vor Ausführung anzumelden. Diese Baumaßnahme darf nicht gleichzeitig mit der Sanierung der Hubbrücke und dem Neubau der Karlstraßenbrücke erfolgen.



Abb. 22: Schwartauer Allee



Abb. 23: Einsiedelstraße

Karlstraßenbrücke: Für die Karlstraßenbrücke, eine 1-Feld-Stahlbetonplattenbalkenbrücke aus dem Jahr 1962, ist ein Ersatzneubau zu planen, der laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ab 2027 gebaut werden soll. Diese Baumaßnahme darf nicht gleichzeitig mit dem Neubau der Marienbrücke erfolgen.

Schlachthofbrücke: Für die Schlachthofbrücke, eine für den Rad- und Fußverkehr ausgebildetet 3-Feld-Stahlbetonplatten-balkenbrücke aus dem Jahr 1938, ist laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ein Planungszeitraum in den Jahren 2030-31 und eine Grundinstandsetzung oder ein Ersatzneubau ab 2032 geplant.

Eutiner Brücke: Für die Eutiner Eisenbahnbrücke, eine 2-Feld-Stahlfachwerkbrücke aus dem Jahr 1927, ist laut „Zustandsbericht der Altstadtbrücken und gesamtstädtisches Bauprogramm bis 2037“ ein Planungszeitraum in den Jahren 2031-33 und ein Ersatzneubau ab 2034 geplant.

Gesamtheitliche Betrachtung

Die detaillierte Betrachtung der verkehrlichen Infrastruktur macht deutlich, dass sich das Untersuchungsgebiet entlang der Zäsur Bahnlinie/Katharinenstraße in einen urban-gewerblich geprägten Teil auf der westlichen Seite und einen gewerblich geprägten, östlichen Teil „Roddenkoppel“ aufteilt und entsprechend in der Ausstattung große Unterschiede aufweist. Im westlichen Untersuchungsraum sind augenscheinliche bauliche Mängel in Teilbereichen festzustellen, z.B. sichtbar an Gehwegschäden in der südlichen Katharinenstraße oder an Teilen der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege entlang der Schwartauer Allee. Zusätzlich muss für diesen Bereich eine fehlende Querungsmöglichkeit des nördlichen Schlachthofareals benannt werden. Auch das südliche Struckbachtal ist nicht über eine Wegeverbindung zu erreichen. Der östliche Teilbereich „Roddenkoppel“ ist geprägt von der stark frequentierten Nordtangente Einsiedelstraße mit weitreichenden Beeinträchtigungen für den Stadtraum und seinen Entwicklungsmöglichkeiten. Die weitere verkehrliche Erschließung ist nur in Ansätzen vorhanden und Bedarf eines Ausbaus, sollten sich Nutzungsänderungen in diesem Bereich ergeben. Als größtes Defizit, gleichzeitig aber auch Entwicklungspotenzial, ist die eingeschränkte Querungsmöglichkeit der Roddenkoppel auf der Achse Altstadt–St. Lorenz Nord zu nennen. Hier liegen Bedarfe und augenscheinliche Potenziale nah beieinander und wurden als ein wichtiges Entwicklungsziel in den Beteiligungsrunden des Verfahrens sowie in vorgelagerten Verfahren bereits mehrfach benannt.



Abb. 24 Eutiner Eisenbahnbrücke



Abb. 25: Katharinenstraße

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Einige Fuß- und Radwege sind in schlechtem Zustand. An der Katharinenstraße ist ein Gehweg ganz abgesperrt. Diese Wege sollten besser nutzbar sein.
- Die Schwartauer Allee benötigt aus Sicht vieler Beteiligter bessere und breitere Fuß- und Radwege.
- Es wird ein Grünzug entlang des Wassers gewünscht.
- Die Uferkanten sollten eine (bessere) Zugänglichkeit erhalten.
- Die Schwartauer Allee hat eine große Barrierewirkung, die verringert werden sollte.
- Die Bahntrasse und die großen Grundstückszuschnitte wirken als Barrieren.
- Es herrschen eine hohe Verkehrsbelastung und hohe Fahrgeschwindigkeiten im nördlichen Bereich auf der Einsiedelstraße. Es werden bauliche Maßnahmen und eine Überwachung zur stärkeren Einhaltung der Verkehrsregeln gewünscht.
- Es wird eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung gewünscht, insbesondere in den Abendstunden.
- Sollte ein Bahnhaltepunkt in St. Lorenz Nord errichtet werden, böte sich dieser als Wegeverbindung über die Bahntrasse zur Reduzierung der Barrierewirkung der Bahntrasse an.
- Die Marienbrücke benötigt Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, bis die Brückensanierung umgesetzt wird.
- Es wird häufig eine zusätzliche Brückenverbindung von der Roddenkoppel auf die Nördliche Wallhalbinsel gefordert, wie sie vor einigen Jahren modellhaft ausprobiert wurde. Des Weiteren wird ein weiteres Brückenbauwerk als Verlängerung in Richtung Altstadt eingebracht.

TöB-Beteiligung

- Die Querschnitte der Straßenzüge Bei der Lohmühle/Karlstraße/Einsiedelstraße sind nicht ausreichend dimensioniert für ein durch die Entwicklung bedingtes erhöhtes Verkehrsaufkommen.
- In Abhängigkeit der zukünftigen Erschließung und Nutzungen bedarf es gegebenenfalls einer Anpassung des bisherigen Busliniennetzes und der Standorte der Bushaltestellen.
- Sämtliche Eisenbahninfrastrukturanlagen in diesem Bereich unterliegen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und sind nicht über Bebauungspläne überplanbar.
- Eine zukünftige Überplanung darf bestehende Baugenehmigungen wie die der LHG auf der Roddenkoppel nicht negativ beeinflussen, vor allem im Hinblick auf das Thema Lärmschutz. Ein Drei-Schichtbetrieb muss zukünftig weiterhin möglich sein.
- Im Gebiet befinden sich sechs unter Verkehr stehende Brückenbauwerke und eine teilabgerissene Brücke. Der Umgang mit dieser teilabgerissenen „Große Viehtrift-Brücke“ (entweder vollständiger Rückbau oder Erhalt) und instandsetzungsbedürftigen Straßenbrücke Schwartauer Allee sind im Verfahren zu klären.
- Die Schwartauer Allee wird derzeit umgebaut.

Anforderungen an die Planung

- Als zentrale Anforderung gilt es, die bestehenden Barrieren bedingt durch die Verkehrsinfrastruktur abzubauen bzw. zu reduzieren.
- Bei Entwicklung der Roddenkoppel soll von Beginn an der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mitgeplant werden. Dies kann unter anderem durch den Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Altstadt und St. Lorenz Nord erfolgen.
- Zur Reduktion hoher Fahrgeschwindigkeiten auf der Einsiedelstraße können bauliche sowie Maßnahmen zur Überwachung der Verkehrsregeln ergriffen werden.
- Auch bedarf es Querungsmöglichkeiten bei Neuordnung des Schlachthofareals für den Fuß- und Radverkehr und eine ebensolche Erschließung des Grünzuges Struckbachtal.
- Bauliche Mängel im Bereich der Fuß- und Radwege müssen reduziert werden.
- Ausbau der Fuß- und Radwege-Infrastruktur im Teilbereich St. Lorenz Nord an Schwachstellen optimieren.
- Bessere Anbindung des Quartiers.

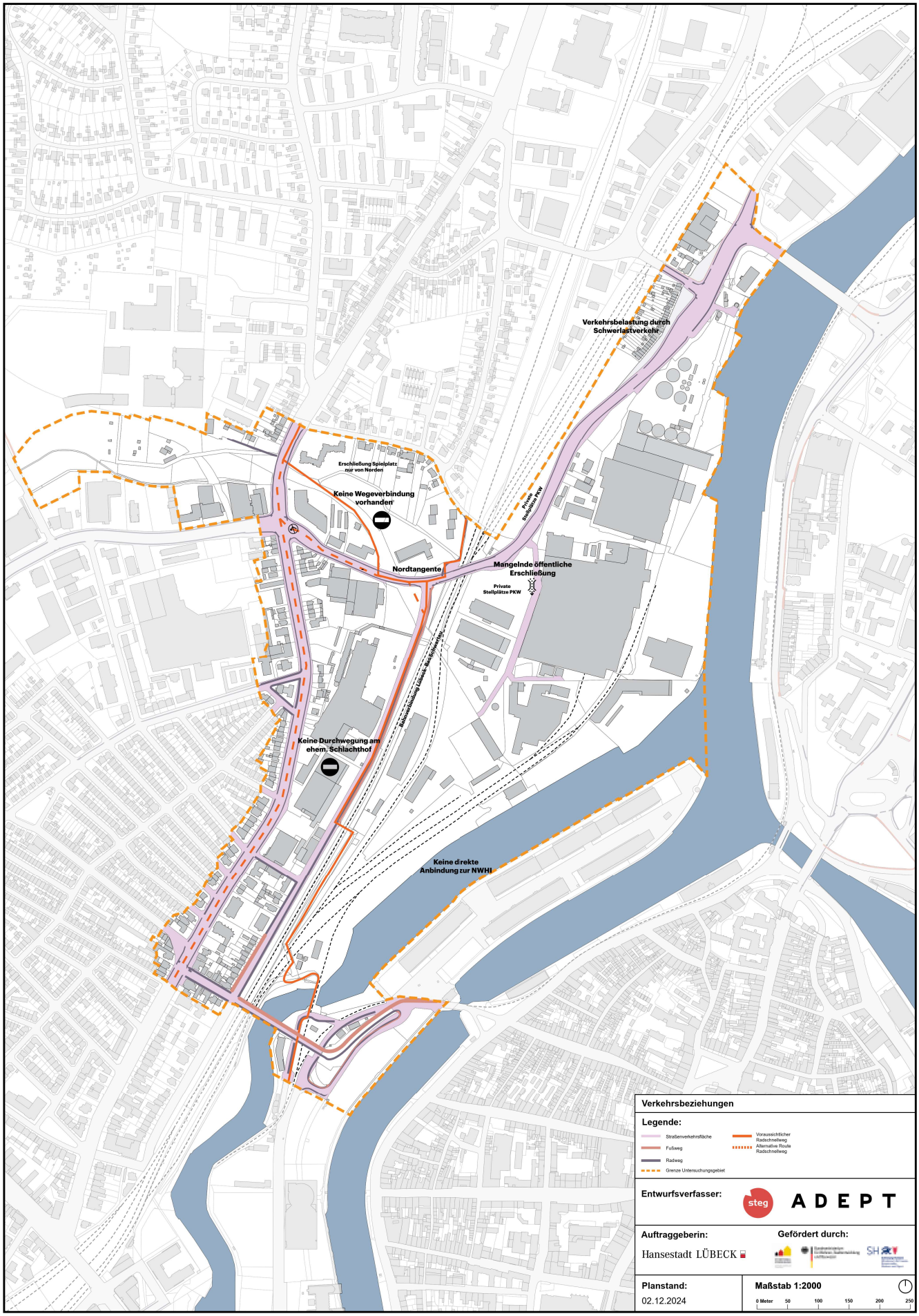


Abb. 26: Verkehrsbeziehungen

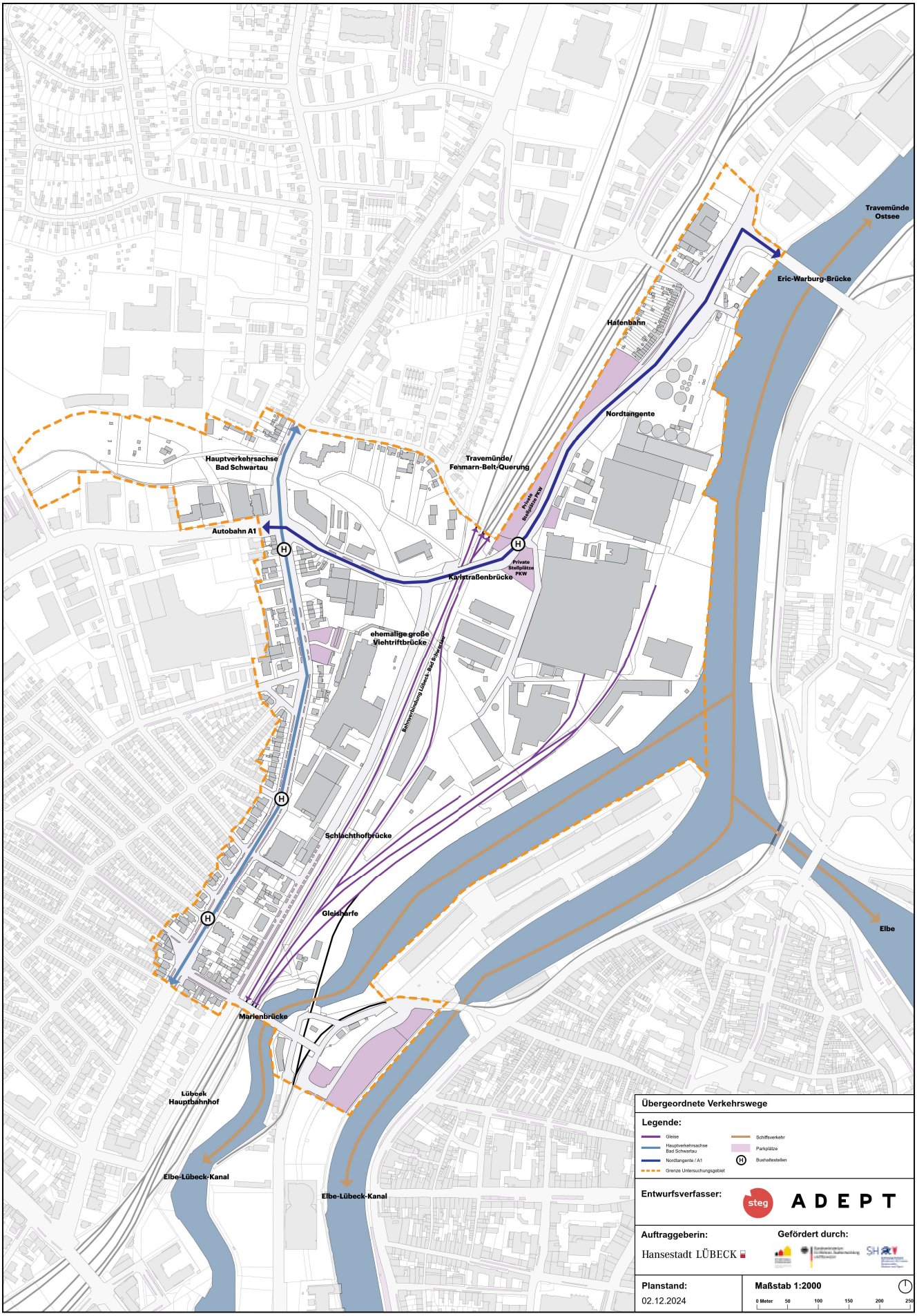


Abb. 27: Übergeordnete Verkehrswege

2.10 Gebäude- und Wohnungsstruktur

Der Charakter des Gebäudebestands teilt sich entlang der Zäsur der Bahnlinie in einen städtisch-urbanen und einen gewerblichen Teil. Im Teilbereich westlich der Schwartauer Allee sind gründerzeitliche Gebäudestrukturen in überwiegend dreigeschossiger Bauweise mit ausgebautem Dachgeschoss vorzufinden. Funktionale oder bauliche Mängel sind hier augenscheinlich nicht zu erkennen. Nördlich der Kreuzung Schwartauer Allee / Karlstraße sind solitäre, überwiegend gewerblich genutzte Gebäudetypologien, wie Hotels oder ein Gewerbezentrum, bestandsprägend. Es sind vereinzelnd Leerstände sichtbar bzw. werden durch die Eigentümer:innen Veränderungsprozesse auf dem Grundstück vorgenommen, wie beim Hotelgebäude an der Straße Bei der Lohmühle. Das Untersuchungsgebiet schließt im Norden mit der Südseite der Elisenstraße ab, die durch Wohnnutzung bestimmt ist. Auch hier sind keine baulichen oder nutzungsspezifischen Mängel erkennbar. Entlang der südöstlichen Seite der Schwartauer Allee (im Untersuchungsgebiet) bis zur Matthäistraße befinden sich ein ebenfalls gründerzeitlich geprägtes Wohngebiet mit einzelnen Baudenkmälern, wie z.B. der St. Matthäikirche. Analog zur gegenüberliegenden Straßenseite der Schwartauer Allee kann dieser Bereich als funktional und baulich weitgehend intakt bewertet werden.

Nördlich der Matthäistraße schließen gewerbliche Nutzungen in Form eines Verbrauchermarkts, eines ehem. Recyclinghofs, eines Kühllagers, eines unter Denkmalschutz stehenden, tiefer liegenden Gebäudes, das von einem Autohändler genutzt wird, sowie die überwiegend denkmalgeschützten Kerngebäude des ehemaligen Seegrenzschlachthofs an. Das Schlachthofareal liegt brach und weist erhebliche bauliche Mängel auf. Der öffentliche Recyclinghof wurde im Februar 2023 geschlossen. Der Verbrauchermarkt erscheint baulich und teilweise auch funktional in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.

Nördlich des Schlachthofs befinden sich überwiegend gewerblich genutzte Gebäude. In diesem Bereich befindet sich neben einer Spedition eine Tanzschule, die in einem denkmalgeschützen Gebäude untergebracht ist. Zur Schwartauer Allee befinden sich kleinteilige Gebäude, die überwiegend zum Wohnen genutzt werden. Die gewerblichen Strukturen in diesem Teilbereich erscheinen modernisierungsbedürftig und es sollte geprüft werden, ob sich für die gewerblichen Nutzungen ausreichend Entwicklungspotenzial am Standort ergeben oder ggf. dem Standort angemessenere Nutzungen gefunden werden können.

Die Roddenkoppel ist geprägt durch die gewerbliche Zweckbestimmung und teilweise ehemals hafenbezogener Nutzung. So sind die großflächigen Hallen und Gewerbeanlagen prägend für diesen Teilraum. Der über 3 ha umfassende Gebäudekomplex der LMG-Hallen stellt hierbei einen besonders großen Maßstab dar. Ein Hotel in einem ehemaligen Sommerhaus im Stil des Rokoko östlich und eine Ansammlung von Reihenhäusern nordwestlich der Einsiedelstraße durchbrechen dieses Siedlungsmuster und den Maßstab. Auf der Roddenkoppel sind Teile der Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof vorzufinden, inklusive die Überreste einer ehemaligen Viehtrift, welche die Teilbereiche jenseits der Bahngleise einmal baulich miteinander verband. Ebenfalls denkmalgeschützt sind mit den leerstehenden Tudorhallen ehemalige Werftanlagen, die sich allerdings baulich in einem großen Missstand befinden. Weitere Gebäude des ehemaligen Werftkomplexes sind als „Werftquartier“ in eine kulturelle Nutzung überführt worden, in ihrem äußeren Erscheinungsbild aber ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung weitgehend erhalten geblieben. Eine Waggonwerkstatt und Funktionsgebäude der Hafenbahn flankieren die Bebauung am Südende der Roddenkoppel.

Im Bereich der Roddenkoppel erscheinen einige Gebäude sowohl baulich als auch funktional in einem schlechten oder mindergenutzten Zustand. Diese gilt es zusammen mit einer Betrachtung einer zukunftsfähigen Nutzung, entsprechend der Lage im Stadtgebiet zu bewerten. Das Beispiel des „Werftquartiers“ zeigt, wie eine solche Nutzung aussehen kann.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Die Tudorhallen sollen sich als Ort für multifunktionale Nutzungen entwickeln.
- Es sollte sich aus Sicht einiger Beteiligter eine räumliche Mitte für das gesamte Gebiet entwickeln. Hierfür könnte die Kulturwerft ein Ausgangspunkt sein.

TöB-Beteiligung

- Die Planung von etwaigen neuen Ingenieurbauwerken (Stützwänden, Lärmschutzwänden, Brücken) ist grundsätzlich mit der Abteilung Brückenbau des hiesigen Bereichs abzustimmen.
- Separate Hinweise zur Erschließung von Einzelbauwerken.

Anforderungen an die Planung

- Die Gebäudestruktur und -nutzung des Schlachthofareals weisen erheblichen Handlungsbedarf auf, eine Neuordnung des gesamten Bereiches zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Katharinenstraße und Karlstraße ist aus städtebaulicher Sicht anzustreben.
- Die Gebäudestruktur auf der Roddenkoppel entspricht nicht der aktuellen Nutzung, hier bestehen Entwicklungspotenziale (u.a. in der Reaktivierung von Brachflächen).
- Auch gilt es auf der Roddenkoppel bei der Umnutzung von Gewerbegebäuden Nutzungsänderungen zu prüfen.

2.11 Wohnungsmarkt in Lübeck

Der Lübecker Wohnungsmarktbericht von 2022 beschreibt die Entwicklung des Wohnungsmarktes in den Jahren bis 2020 und gibt eine Prognose für die künftige Entwicklung bis 2040.

Der Lübecker Wohnungsmarkt wird durch Wohnungen in Mehrfamilienhäusern geprägt, in denen 68 % aller Wohnungen liegen. Des Weiteren liegt der Anteil der Mietwohnungen mit 67 % ebenfalls bei zwei Drittel aller Wohnungen. Der Großteil der Wohnungen liegt im Segment der 3- und 4-Zimmerwohnungen.

Die Prognosen gehen von einem Anstieg der Bevölkerung bis 2040 um ca. 5.000 Personen und somit von ca. 220.000 auf ca. 225.000 Einwohner:innen aus.
Die Zahl der Haushalte steigt aufgrund von Singularisierungsprozessen stärker an als die Zahl der Personen und liegt bis 2040 bei rd. 5.200 zusätzlichen Haushalten. Aus der Haushaltsprognose und der erforderlichen Erhöhung der Mobilitätsreserve lässt sich ein flächenrelevanter Gesamtbedarf von rd. 6.500 zusätzlichen Wohneinheiten für die Gesamtstadt ableiten.

Der anhaltende Anstieg der Angebotsmieten, die für nachfragende Haushalte entscheidend sind, und die rückläufige Anzahl an stadtinternen Umzügen weisen auf einen angespannten Wohnungsmarkt in der Hansestadt Lübeck hin. Folgerichtig hat das Land Schleswig-Holstein die Hansestadt Lübeck in die Gebietskulisse für Städte mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB aufgenommen.

Der Wohnungsmarktbericht geht davon aus, dass aufgrund des demografischen Wandels und der fortschreitenden Verkleinerung der Haushaltsgrößen die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten zunehmen wird, während die heute noch hohe Nachfrage nach Einfamilienhäusern perspektivisch sinken wird.

Es wird somit deutlich, dass Lübeck eine Stadt mit steigender Einwohnerzahl und wachsendem Wohnraumbedarf ist. Im Wohnungsmarktbericht wurden potentielle Wohnbauflächen auf dem gesamten Stadtgebiet identifiziert, um den Wohnraumbedarf langfristig decken zu können und um eine Diversifizierung des Wohnungsangebots, mit einem Fokus auf den Geschosswohnungsbau, realisieren zu können. Für diese Entwicklung könnte sich auch das Untersuchungsgebiet eignen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
Bisher wurden keine nennenswerten Äußerungen zum Thema Wohnungsmarkt getroffen.

TöB-Beteiligung
Bisher gibt es keine nennenswerten, über die bereits im Wohnungsmarktkonzept genannten hinausgehenden Belange, die angeführt wurden.

Anforderungen an die Planung

- Es ist zu prüfen, ob im Untersuchungsgebiet Wohnbauflächenpotenziale bestehen, um den Bedarf an zusätzlichen Wohneinheiten anteilig zu decken.

2.12 Soziale, bildungsbezogene, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Für einen innenstadtnahen Bereich in entsprechender Größe verfügt das Untersuchungsgebiet Nordwest grundsätzlich über wenig soziale oder bildungsbezogene Infrastruktur, was durch die größenteils gewerblich geprägte Nutzung bedingt ist. Mit der Kulturwerft Gollan ist ein kultureller Veranstaltungsort von überregionaler Bedeutung entstanden. Großveranstaltungen mit bis zu mehreren tausend Menschen finden sowohl in den ehemaligen Werfthallen, als auch auf den Freiflächen davor statt. Im Teilbereich westlich der Bahngleise sind punktuell soziale, bildungsbezogene oder freizeitbezogene Einrichtungen vorzufinden.

Kindertagesstätten und Schulen sind im Untersuchungsgebiet nicht direkt vorhanden. Es liegen jedoch Kindertagesstätten und Schulen im unmittelbaren Umfeld, die derzeit die Betreuungs- und Schulversorgung übernehmen. Die Schulstandorte sind laut Aussage der zuständigen Verwaltungsstellen jedoch nahezu ausgelastet und könnten die Schulversorgung nicht übernehmen, sollte zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. In solch einem Fall wären Erweiterungs- und/oder Neubauten erforderlich. Bei 250 neuen Wohneinheiten ist von 11 Schüler:innen pro Jahrgang auszugehen, bei 500 neuen Wohneinheiten von 22 Schüler:innen. In beiden Varianten müssten die zuständigen Schulen im Umfeld um je einen Zug pro Jahr vergrößert werden, wofür an den Schulstandorten zusätzliche Raumkapazitäten zu schaffen wären. Bei einer größeren Anzahl an Wohneinheiten sind die Bedarfe entsprechend höher.

Sollten zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden, sind ebenso zusätzliche Kita-Plätze zu errichten. Bei ca. 250 Wohneinheiten ist von einem Bedarf an Kitaplätzen für vier Gruppen für Kinder im Alter unter 3 Jahren bis zum Schuleintritt auszugehen. Dies entspricht einer erforderlichen Nutzfläche von 530 m². Für die rund 80 Kinder wird eine zusätzliche Außenspielfläche von rd. 800 m² benötigt (Richtwert 10 m² pro Kind). Bei ca. 500 Wohneinheiten ist von einem Bedarf an Kitaplätzen für sieben Gruppen für Kinder im Alter unter 3 Jahren bis zum Schuleintritt auszugehen. Dies entspricht einer erforderlichen Nutzfläche von rd. 790 m². Für die 105 Kinder wird eine zusätzliche Außenspielfläche von rd. 1.050 m² benötigt. Bei einer größeren Anzahl an Wohneinheiten sind die Bedarfe entsprechend höher.
Im umliegenden Stadtgebiet besteht ein Mangel an Freizeitgestaltungsmöglichkeiten für ältere Kinder und Jugendliche. Im Zuge einer möglichen Entwicklung des Gebiets ist zu prüfen, ob attraktive Angebote für ältere Kinder und Jugendliche geschaffen werden können (z.B. selbstorganisierte Freiräume, Angebote der offenen Jugendarbeit sowie szene- und jugendtypische Ausgestaltung).

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
Es wurden mehr Angebote für junge Menschen gefordert.

TöB-Beteiligung

- Die angrenzenden schulischen Einrichtungen sind an ihrer Kapazitätsgrenze. Bei zusätzlichem Wohnraum bedarf es einer Erweiterung der schulischen Infrastruktur.
- Auch die sportbezogene Infrastruktur ist an ihrer Kapazitätsgrenze; es Bedarf im Untersuchungsgebiet/ in der Nähe des Untersuchungsgebiets eine neue Drei-Felder-Halle.
- Im Untersuchungsgebiet liegt ein Kinderspielplatz nördlich der Karlstraße. Der nächste Kinderspielplatz in St. Lorenz Nord ist an der Westhoffstraße, der aber westlich der Schwartauer Allee liegt, die als Barriere wirkt.

Anforderungen an die Planung

- Die soziale Infrastruktur muss bei zusätzlichem Wohnungsbau erweitert werden. Schulstandorte können keine nennenswerte Anzahl an zusätzlichen Schüler:innen aufnehmen.
- Es sollen vielfältige Sport- und Freitzeitangebote – wenn möglich im Freien – geschaffen werden.
- Die Nutzung der historischen Gebäudesubstanz für kulturelle Angebote soll weiter gefördert und darf nicht eingeschränkt werden.

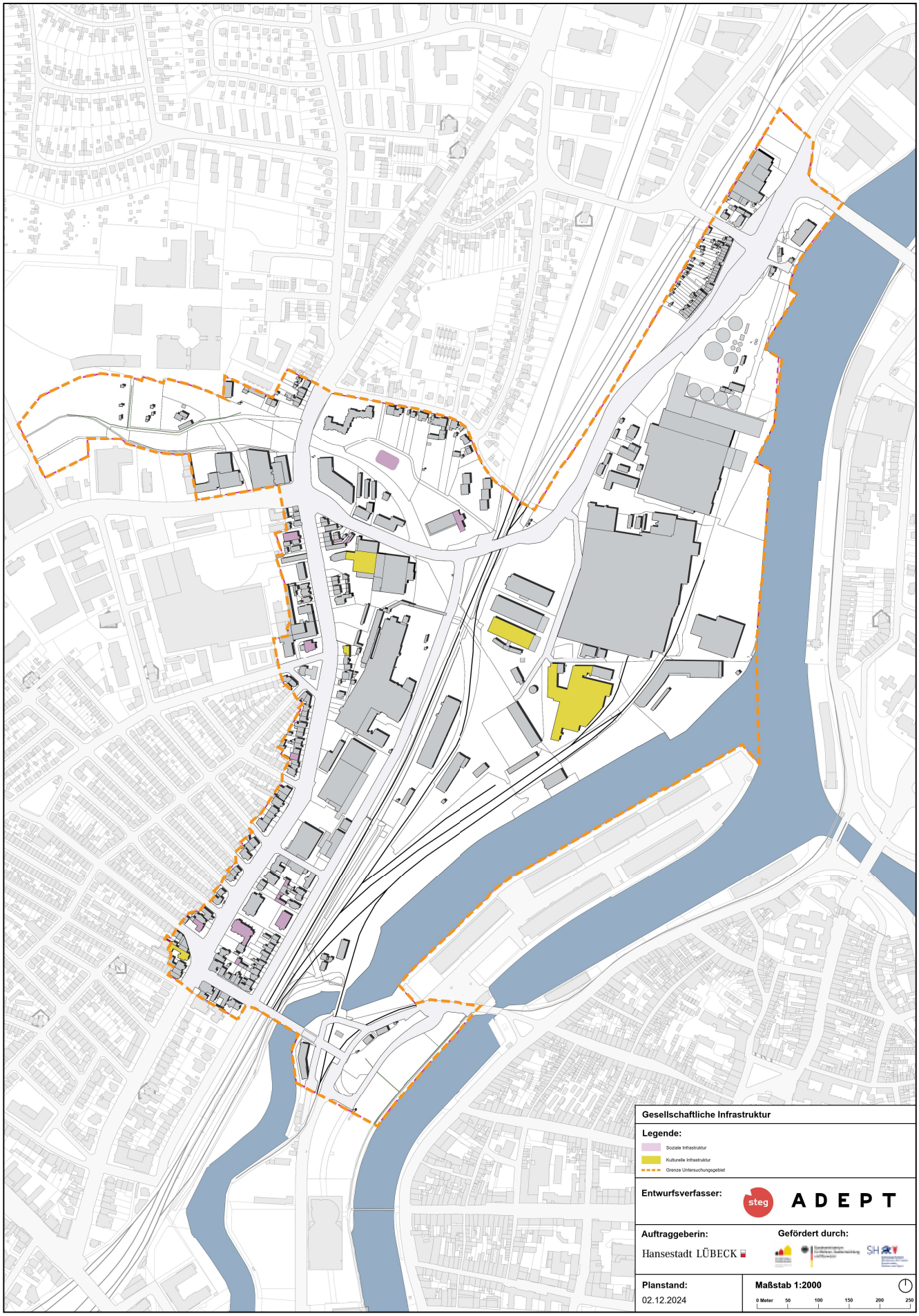


Abb. 28: Gesellschaftliche Infrastruktur

2.13 Öffentliche Freiflächen

Mit Ausnahme des Grünzugs im Struckbachtal und einer kleinen Böschungsfläche des Stadtgrabens im äußersten Süden sind keinerlei öffentliche Grün- und Freiflächen vorhanden. Der angrenzende Kinderspielplatz Elisenstraße ist lediglich von der Elisenstraße über einen Fußweg zu erreichen. Auch die Böschungsfläche am Stadtgraben ist aufgrund von Größe, Topographie und Baumbestand nicht als nutzbare Freifläche mit Erholungsfunktion einzuordnen. Einzig das Umfeld eines eingezäunten Wasserbeckens mit Regenrückhaltefunktion (östlich der Hansehalle) ist als öffentliche Grünfläche nutzbar.

Die Ufer- und Wasserkanten entlang des Stadtgrabens sind aufgrund der aktuellen Nutzung sowie der fehlenden öffentlichen Wegeführung kaum zugänglich. Die großen Freiraumpotenziale, die der Standort aufgrund seiner Wasserlage und der Blickbeziehung zur Altstadtinsel hat, sind somit nicht erlebbar.

Die öffentlich zugänglichen urbanen Freiräume reduzieren sich im Wesentlichen auf straßenbegleitende Geh- und Radwege, die aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie teils mangelhafter baulicher Zustände keine erkennbaren Aufenthaltsqualitäten bieten. Es bilden sich keine urbanen Plätze als Treffpunkte oder Freiflächen als Rückzugs- und Aufenthaltsorte. Die Freiräume erwecken überwiegend den Charakter von Transiträumen, die nicht zum Verweilen oder zu sozialer Interaktion einladen.

Insgesamt ist im öffentlichen Raum somit ein erheblicher Handlungsbedarf erkennbar, um das Grünflächendefizit zu lindern sowie die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Durch Fachgespräche, Aussagen aus dem Freiraumprogramm und die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurde darüber hinaus ein Freiflächendefizit für die umliegenden Quartiere identifiziert. Für die bestehende Wohnnutzung in St. Lorenz Nord besteht aufgrund der hohen baulichen Dichte und der geringen Anzahl an Grünflächen eine Unterversorgung jenseits des Untersuchungsgebietes. Im Falle einer städtebaulichen Entwicklung ist daher eine bessere Grünraumversorgung sowohl für die bestehenden Quartiere als auch für potenzielle Nachverdichtungen zu berücksichtigen.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit

- Teile der Grünanlagen im Struckbachtal sind nicht nutzbar, da sie als Teil eines Regenrückhaltebeckens eingezäunt sind und die grünen Wiesen somit auch in Trockenzeiten nicht zugänglich sind.
- Es wird eine Fortführung des Struckbachgrünzugs in das Untersuchungsgebiet gefordert, um ein besseres Grünnetz entwickeln zu können.
- Das Struckbachtal sollte aus Sicht einiger Betroffener renaturiert werden.
- Angsträume im öffentlichen Raum sollten durch bessere Gestaltung reduziert werden.
- Es sollte eine Uferpromenade entlang des Stadtgrabens entstehen, die eine Zugänglichkeit zum Wasser ermöglichen würde. Hier könnte ein linearer Park / eine großzügige Freifläche entstehen.
- Die Freiflächen auf der Roddenkoppel sollten attraktiver und grüner werden.
- Die Schwartauer Allee sollte wieder eine Allee werden, mit beidseitigem Baumbestand.

TöB-Beteiligung

Die Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr hat 2019 mit der GbR Schwartauer Allee 139 für die Häuser Schwartauer Allee 139, 139 c und d sowie 139 a einen Bauvertrag zum Ausbau einer Erschließungsstraße parallel zu den Grundstücken geschlossen. Der Ausbau dieser Erschließungsstraße ist erfolgt.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass seit 1998 ein Auftrag der Bürgerschaft besteht, einen Geh- und Radweg zwischen den Straßen „An der Hansehalle“ und „Karlstraße“ auf der ehemaligen Gleistrasse neu zu bauen.

St. Lorenz Nord ist gemäß Analyse im Freiraumprogramm M3 unterversorgt mit öffentlichen Grünflächen.

Die wassernahen Flächen sollten im Eigentum der Hansestadt Lübeck bleiben, um langfristig einen Zugriff auf die Flächen und die Entwicklung zu gewährleisten.

Anforderungen an die Planung

- Als zentrale Aufgabe gilt es, das Freiraumdefizit des Untersuchungsgebiets (und darüber hinaus auch der angrenzenden Quartiere) durch Schaffung von neuen Grün- und Freiraumflächen zu reduzieren.
- Ebenso sollte die Zugänglichkeit zum Wasser verbessert werden, um die attraktiven Lagequalitäten des Ortes sicht- und erlebbar zu machen (s. Freiraumprogramm M3 „Öffentliche erholungsrelevante Grünflächen am Ufer erhalten und entwickeln“).
- Auch gilt es die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Struckbachtals als öffentliche Freifläche herzustellen und die teils unterbrochenen Wegeführungen in Grünanlagen zu schließen.
- Bei der Neuentwicklung des Schlachthofareals sollten von Beginn an Freiflächen mitgeplant werden.

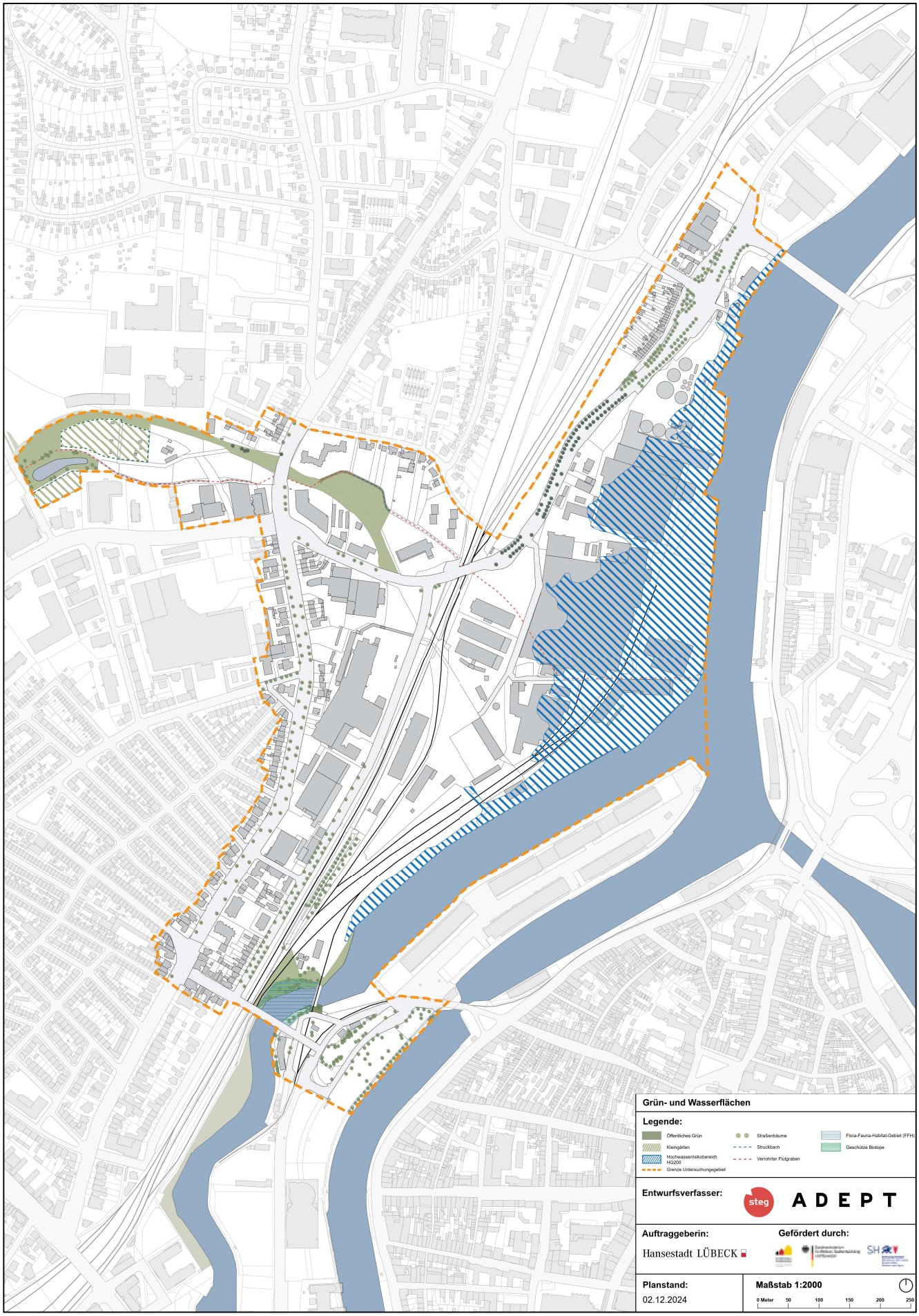


Abb. 29: Grün- und Wasserflächen



Abb. 30 Blick von der Trave auf die gewerbliche Fläche in Lübeck-Nordwest

2.14 Umweltsituation

Arten- und Biotopschutz
Das FHH-Gebiet Travetal (FFH DE 2127-391) schließt südwestlich der Eutiner Brücke an. Insbesondere soll die Funktion als Wanderkorridor zwischen dem östlichen Hügelland und der Ostsee sowie die Bedeutung für Neunaugen, Fische und die Gemeine Flussmuschel erhalten werden. Besonders wichtig sind hierbei die Erhaltung weitgehend naturnaher Gewässerstrecken, des vielfältigen, in Teilbereichen noch dynamischen Erscheinungsbilds der Trave und eines naturraumtypischen Wasserhaushalts sowie einer guten Wasserqualität. Auf dem Gebiet der Roddenkoppel sind im Falle einer Entwicklung erforderliche Schutz-/ Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Abriss- und Bauzeitenregelungen) für Fledermäuse sowie gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter vorzunehmen.

Entlang der gleisbegleitenden Grünflächen und der straßenbegleitenden Grün- und Baumflächen an der Schwartauer Allee sowie der südlichen Katharinenstraße sind kleinteilige Biotope (§ 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG) festgesetzt.

Baumbestand/Baumschutz
Im östlichen Bereich der Roddenkoppel sind nur geringe Baumbestände zu verzeichnen, was typisch für ein Gewerbegebiet ist. Auf Restflächen, insbesondere an den Gleisanlagen, kommt es vereinzelt zu Baumbewuchs. Entlang der Einsiedelstraße befinden sich einzelne straßenbegleitende Bäume, allerdings in einem teilweise schlechten Zustand und in einem weiten Abstand, so dass sich kein grüner Charakter des Straßenraums einstellt.

Westlich der Bahnlinie ist ein stadttypischer Bestand an Bäumen sowohl auf Grundstücken, als auch straßenbegleitend festzustellen. Eine Ausnahme stellt die nördliche Katharinenstraße dar, in der nur vereinzelt Bäume am Straßenrand vorzufinden sind. Vor allem im Struckbachtal stehen die Bäume dichter und bilden einen zusammenhängenden Baumbestand.

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet aufgrund der starken Prägung durch Gewerbe und Verkehrsanlagen nicht sonderlich durch Baumbestand geprägt.

Grundwasser und Entwässerung
Der ehemalige Struckbach wird im Untersuchungsgebiet nur auf einem kleinen Abschnitt offen geführt. Er wird auf einer Länge von 1,2 km verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt. Stellenweise verläuft der Flutgraben unter bestehenden Gebäudekomplexen, die sich im Eigentum Dritter befinden und z.T. unter Denkmalschutz stehen (siehe Abb. 31). Bei einer städtebaulichen Entwicklung könnte der Flutgraben evtl. in die Planung integriert werden.

Aufgrund der Überlastung des Kanalnetzes sowie der Schädigung des Wasserhaushalts sind eine dauerhafte Drainage von Gebäuden und die Abführung des Wassers in das Kanalnetz zukünftig nicht mehr genehmigungsfähig. Das Mischwassersiel der Gewerbebetriebe EBL und LMG ist insbesondere bei Extremniederschlägen einer hohen Auslastung ausgesetzt. Die im Gebiet verlaufenden Kanäle sind in folgender Karte verzeichnet und sollten bei einer eventuellen Neuordnung des Gebiets betrachtet werden.

Sollten Gebäude durch Keller, Tiefgaragen etc. baulich tiefer in den Boden eingreifen, müssen entsprechend notwenige Bauanpassungen für feuchte Böden bzw. das Bauen in der gesättigten Zone vorgenommen werden.

Böden
Es sind mit hoher Wahrscheinlichkeit stellenweise organische Weichschichten (Torfe, Mudden) vorhanden. Im Bereich dieser Weichschichten kann es im Untergrund zur Bildung von Methan kommen. Methan kann über die Bodenluft in Gebäude und unterirdische Anlagen (z.B. Keller, Leitungen, Sielschächte) eindringen und dort in Verbindung mit Luft bzw. Sauerstoff brennbare oder explosive Gasgemische bilden. Sofern in Bereichen von künftigen Bauvorhaben Hinweise auf das Vorhandensein von organischen Weichschichten mit Gesamtmächtigkeiten von mehr als 2 m vorliegen, sollte das Methan-Risiko durch einen Sachverständigen ermittelt und in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde bewertet werden. Kann ein Methan-Risiko nicht ausgeschlossen werden, sind ggf. technische Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Niederschlagsentwässerung/Natürliche Vorflut/ Gewässer
Der hohe Grad der Versiegelung auf der Teilfläche Roddenkoppel ist für eine nachhaltige Niederschlagsentwässerung und die Bewältigung von Starkregenereignissen nachteilig. Für etwaige Neuplanungen im Untersuchungsgebiet ist eine wassersensible Stadtentwicklung nötig. Wichtig ist, einen hohen Verdunstungsanteil zu erreichen, um die zu bewirtschaftenden Wassermengen so gering wie möglich zu halten und um ausgleichende Effekte auf das Mikroklima zu erlangen. Ferner ist, wo möglich, die Versickerung von Niederschlagswasser anzustreben. Hierbei sind der Grundwasserabstand, die Durchlässigkeit der Böden und das Vorkommen von Altlasten zu beachten.

Klima
Das lokale Klima ist durch die Übergangslage zwischen den stark überbauten/versiegelten Industrie- und Gewerbeflächen mit relativ hohen Tagestemperaturen (Aufheizung) und Abkühlung durch Wärmeabstrahlung in der Nacht sowie dem Ausgleichsklima der Trave (hohe Luftfeuchtigkeit durch Verdunstung in den Sommermonaten, Nebelbildung, relativ geringe Tagestemperaturen und hohe Nachttempe-

raturen) geprägt. Die Trave hat besondere bioklimatische Regenerationsfunktionen: Sie ist Kaltluftentstehungsgebiet in den Sommermonaten mit Luftaustauschfunktion für Siedlungsgebiete.

Hochwasser

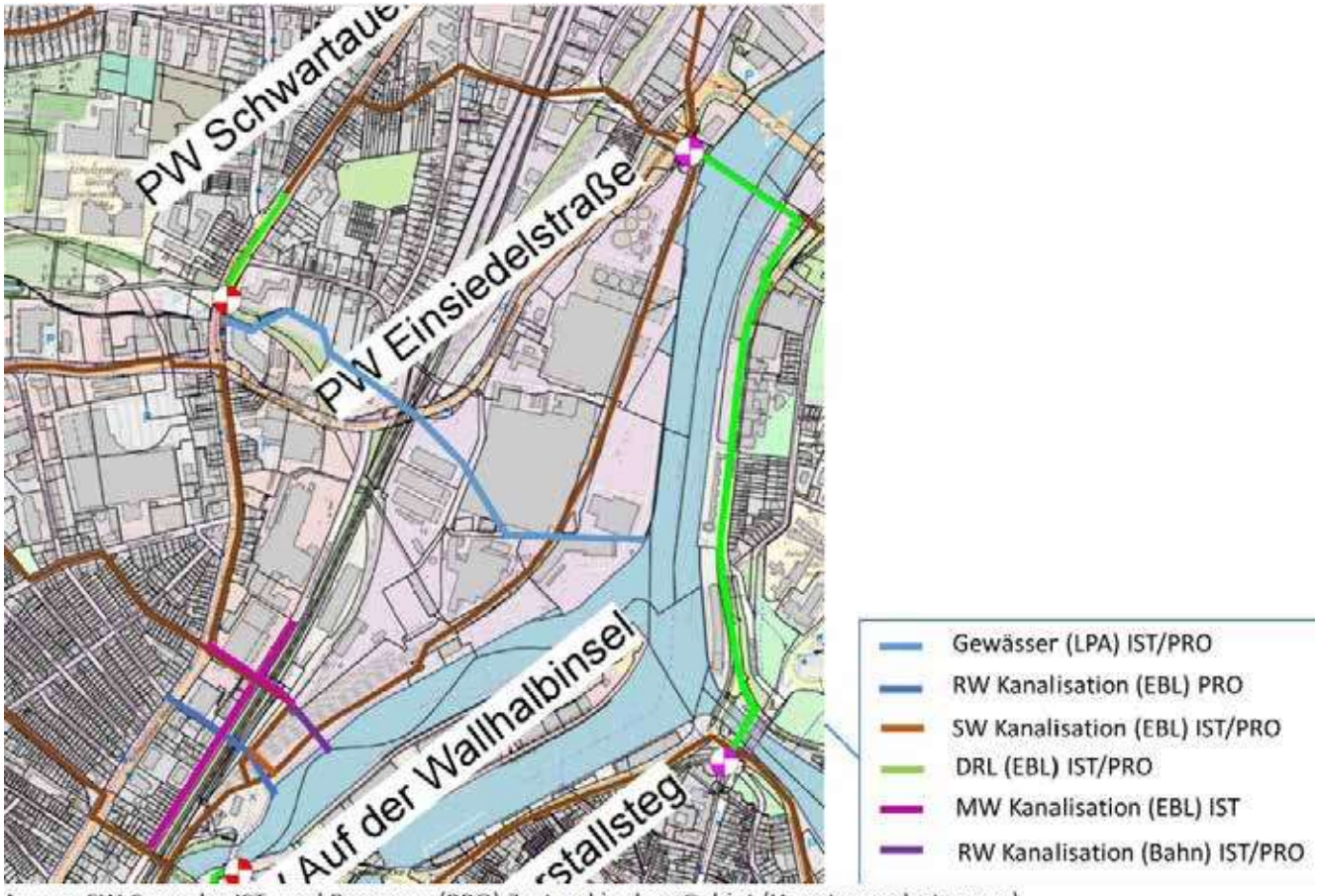
Die Roddenkoppel befindet sich teilweise innerhalb eines Hochwasserrisikogebiets. Der potenziell durch Hochwasser gefährdete Bereich erstreckt sich bis zu 300 m ins Landesinnere. Dies gilt vornehmlich für den Bereich der Kaianlagen und der Lagerhallen. Aufgrund des steigenden Meeresspiegels ist mittel- bis langfristig mit tendenziell steigendem Wasserpegel und extremeren Hochwasserereignissen zu rechnen. Die potentiell überfluteten Flächen übernehmen eine gewisse Ausgleichfunktion für die Altstadt.

Der Landesentwicklungsplan 2021 definiert Teile des Untersuchungsgebiets als Hochwasserrisikogebiet und ein Vorranggebiet für den Küstenschutz und die Klimafolgenanpassung im Küstenbereich.

Für die Hansestadt Lübeck gibt es noch kein Hochwasserschutzkonzept, das detaillierte / räumlich bezogene Maßnahmen für steigendes Ostseehochwasser definiert. Verschiedene fachliche Lösungen wären grundsätzlich technisch möglich (weitere Überflutungsflächen, Travesperrwerk etc.). Hieraus folgt, dass bei einer städtebaulichen Entwicklung zunächst von steigenden Hochwasserereignissen ausgegangen werden muss, so dass hierauf baulich zu reagieren ist.

Altlastenverdächtige Flächen

Im Gebiet liegen neun bestätigte Altlasten-/Altlastverdachtsflächen, ca. zwölf Archiv-Fälle und 46 ungeprüfte Verdachtsflächen. Im Rahmen des B-Planverfahrens für die Roddenkoppel (B-Plan 04.40.00) wurde eine Altlastenuntersuchung durchgeführt, die aufgrund der historischen Nutzungen für weite Teile des Gebietes Altlastenverdachte ermittelt hat. Diese kommen erst dann zum Tragen, wenn in den versiegelten Boden eingegriffen wird oder sensiblere Nutzungen (wie z.B. Wohnen) dort verortet werden sollen. In diesen Fällen werden weitere Untersuchungen erforderlich.
Im Bereich zwischen Warendorpplatz, Drögestraße und Katharinenstraße ist eine Schadstofffahne im oberflächennahen Grundwasser vorhanden. In diesem Bereich ist mit Nutzungseinschränkungen, z.B. bei baubegleitenden Wasserhaltungsmaßnahmen o.ä., zu rechnen.
Im Nordwesten (Struckbach) grenzt das Planungsgebiet an die Altablagerung „Deponie Lohmühle“. In diesem Bereich sind Nutzungseinschränkungen durch schadstoffhaltiges Sickerwasser nicht auszuschließen und müssten bei konkreten Planungen genauer betrachtet werden.



Auszug SW-Sammler IST- und Prognose (PRO) Zustand in dem Gebiet (Hauptsammlertrassen)

Abb. 31: Grundwasser und Entwässerung

Lärmemissionen
Durch die Bahnlinie Lübeck-Puttgarden, die Anlagen der Hafenbahn, die übergeordneten Verkehrsachsen Schwartauer Allee und Einsiedel-/Karlstraße sowie mehrere gewerbliche Anlagen auf der nördlichen Roddenkoppel und dem gegenüberliegenden Traveufer sind vielfältige Lärmquellen vorhanden, die eine bauliche Entwicklung im Untersuchungsraum einschränken bzw. in ihrer Ausführung beeinflussen.
Als weitreichendste Einschränkung ist die Auswirkung der Lärmemission durch die bestehende Bahnlinie Lübeck-Puttgarden zu bewerten. Im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bahntrasse (siehe Kapitel 2.9 Verkehr) ist mit einer weiteren Zunahme der Messwerte zu rechnen. Zwar wird im Zusammenhang mit der FFBQ ein übergesetzlicher Lärmschutz geschaffen (in Teilbereichen des Unterschungsgebietes), jedoch werden hierfür nur bestehende Nutzungen in die Schutzmaßnahmen einbezogen. Es sind keine nennenswerten Schutzmaßnahmen für den Bereich der Roddenkoppel vorgesehen. Gleiches gilt für die nördliche Katharinenstraße Richtung Schlachthof. Sollten neue schutzbedürftige Nutzungen entstehen, wären (bauliche) Lärmschutzmaßnahmen zu planen, die von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten vorzunehmen sind. Neben Lärmschutzwänden können grundsätzlich auch städtebauliche und architektonische Lösungen verfolgt werden, die einen passiven Lärmschutz beinhalten. Dieses könnte durch angepasste Gebäudestellungen mit weniger schützenswerten Nutzungen oder einer besonderen Fassadengestaltung erfolgen.

Im Rahmen von kulturellen Großveranstaltungen im Außenbereich kommt es punktuell/temporär im Bereich der Roddenkoppel zu Lärmbeeinträchtigung der Umgebung. Die negativen Auswirkungen von Straßenlärm wurden innerhalb der Bürgerbeteiligung wiederholend geäußert. Eine stadtverträgliche Umgestaltung der Verkehrsachsen bei Beibehaltung der Leistungsfähigkeit ist zu prüfen.

Erschütterungen
In unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse Lübeck-Puttgarden ist von Erschütterungen durch Bahnverkehr auszugehen. Zum Schutz der Wohnbebauung an der Katharinenstraße und Einsiedelstraße sind im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke bauliche Maßnahmen an der Strecke zur Reduzierung von Erschütterungen durch den Bahnverkehr vorgesehen. Im Bereich der großen Straßen ist von Erschütterungen durch Schwerlastverkehr auszugehen.

Luftschadstoffimmissionen
Gemäß Landschaftsplan liegt im Bereich der Roddenkoppel eine vergleichsweise hohe Luftbelastung durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (z.B. durch Verkehr oder Betriebe) vor, so dass eine relativ geringe Luftqualität besteht. Emmitierend sind auch der Umschlag und die Lagerung von Abfällen und staubigen Schüttgütern.

Ergebnisse der Beteiligung

Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB sowie der allgemeinen Öffentlichkeit
- Lärmbelastung entlang der Einsiedelstraße, durch Schwerlastverkehr und hohe Fahrgeschwindigkeiten
- Lärmbelastung entlang der Schwartauer Allee
- Häufiger wurde sich über die Möglichkeit einer Überdeckelung der Bahntrasse erkundigt, die bereits in der Vergangenheit diskutiert wurde.
- Die Themen Hochwasser und Meeresspiegelanstieg sollten berücksichtigt werden

TöB-Beteiligung
- Schadstofffahne im oberflächennahen Grundwasser zwischen Warendorpplatz, Drögestraße und Katharinenstraße (evt. Nutzungseinschränkungen bei baubegleitenden Wasserhaltungsmaßnahmen)
- Es wird ein hochwasserangepasstes Bauen empfohlen. Es wurde auf die hochwassersichere Ertüchtigung des Kanalnetzes hingewiesen, da durch einen überfluteten Schmutzkanal die Ableitung des Abwassers nicht erfolgen kann.
- Flächen, die aufgrund des Hochwasserschutzes von einer Bebauung freigehalten werden müssen, sollten multifunktional genutzt werden.
- Es besteht ein Sammler für die Entwässerung, der durch das Gebiet aus St.-Lorenz Nord in Richtung des Pumpwerkes Einsiedel und im weiteren Verlauf in Richtung des Zentralklärwerks verläuft. Teile des Untersuchungsgebiets könnten hier mit angeschlossen werden, benachbarte Quartiere könnten vom aktuellen Mischsystem an ein getrenntes System angeschlossen werden.
- Das Untersuchungsgebiet ist von küstenschutzrechtlichen Belangen betroffen: Bereiche des Traveufers unterliegen einer Genehmigungspflicht nach §80 Abs. 1 LWG. Veränderungen der Ufersicherung als relevanter Genehmigungstatbestand gehört dazu.
- Die Wohn- und Gewerbebereiche entlang der Schwartauer Allee sind aktuell im Mischsystem erschlossen. Im gesamten Wohngebiet zwischen Brolingstraße und Schwartauer Allee werden auf lange Sicht zahlreiche Teilmaßnahmen zur Trennung der Entwässerung erforderlich.

Anforderungen an die Planung

- Die zurzeit gewerblich oder für die Hafenbahn genutzten Flächen der südlichen Roddenkoppel eignen sich aufgrund der starken Lärmbelastung/Nähe zur Bahntrasse primär nicht für Wohnnutzung. Für eine ergänzende Wohnnutzung an ausgewählten Stellen sind besondere Schutzmaßnahmen zu verfolgen.
- Die mittlere und nördliche Roddenkoppel eignet sich zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme aufgrund der Schutzbedürftigkeit bestehender Gewerbebetriebe und kultureller Veranstaltungsorte grundsätzlich nicht für Wohnnutzung. Ergänzende gewerbliche Nutzungen sind möglich.
- Für die Neuordnung des Schlachthofareals sind im Bereich der Katharinenstraße besondere bauliche Maßnahmen zur Ermöglichung von Wohnnutzung nötig.
- Die übergeordneten Verkehrsachsen gilt es stadtverträglich umzugestalten.
- Für die angedachten lärmemittierenden Sportarten wie z.B. eine Skateranlage und Streethockey wird geprüft, wo diese mit der geringsten Lärmbelastung positioniert werden können.
- Bei Nutzungsänderungen oder Entsiegelungsmaßnahmen werden für Flächen mit bestehenden Altlastenverdachten weitergehende Untersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen erforderlich.

2.15 Zusammenfassende Bewertung

Chancen und Potenziale

Das Untersuchungsgebiet zeigt etliche Chancen und Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung und Sanierung auf. Aufgrund seiner zentralörtlichen Lagegunst, bestehender Flächenpotenziale, neuen und sich weiterentwickelnden Nutzungen sowie der gesamtstädtischen Bedeutung des Gebiets können zahlreiche Chancen und Potenziale für eine künftige Entwicklung identifiziert werden.

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

- Entlang der Schwartauer Allee bestehen große Brachflächen, die für eine städtebauliche Entwicklung genutzt werden können. Neben Nutzungen für neue Bewohner:innen können hier auch bestehende Mängel in der Versorgung der bestehenden Quartiere gedeckt werden. Östlich der Schwartauer Allee können somit Brachflächen reaktiviert und neue Wohn- und Arbeitsstätten geschaffen werden.
- Durch eine Entwicklung des Schlachthofareals kann der Straßenraum der Schwartauer Allee neu gefasst werden. Hierdurch besteht die Chance, dem durch die Brachfläche seit Jahrzehnten negativem Stadtbild positive Impulse zu geben.
- Auf der Roddenkoppel ist in den letzten Jahren mit dem Werftquartier, das sich rund um die Kulturwerft Gollan entwickelt, bereits ein erster Baustein für eine Transformation des ehemaligen Hafenareals sichtbar. Die Entwicklung ist positiv und die Nachfrage nach den Flächenangeboten ist vorhanden, was die gute Lage im Stadtraum unterstreicht. Der besondere Charakter der ehemaligen Werft im Hafenbereich unterstützt die Entwicklung.
- Es bestehen große Flächenpotenziale auf der Roddenkoppel, um die bereits eingesetzte Transformation des (ehemaligen) Hafenbereichs zu einem neuen Stadtquartier weiter fortzusetzen. Hierdurch können bestehende Arbeitsstätten gesichert, Brachflächen reaktiviert und neue Kultur, Freizeit- und Arbeitsstätten geschaffen werden.
- Bei der Aktivierung und Transformation der Brachflächen können Baudenkmäler in die Entwicklung integriert werden, die dem Quartier einen eigenen Charakter mit Bezug zur ehemaligen Hafen- und Schlachthofnutzung verleihen können.
- Durch den gegebenenfalls neu entstehenden Bahnhaltepunkt würde das Gebiet seine Lagegunst spürbar verbessern, wodurch weitere Impulse für eine städtebauliche Entwicklung zu erwarten wären.

Grün- und Freiraum

- Die Brachflächen entlang der Schwartauer Allee sowie auf der Roddenkoppel bieten das Potenzial, neue Grün- und Freiflächen zu schaffen, die eine attraktive Versorgung sowohl für das Untersuchungsgebiet als auch das Umfeld sicherstellen können.
- Es bestehen bereits Ansätze eines grünen Wegenetzes, vor allem im Struckbachtal. Durch eine Entwicklung des Untersuchungsgebiets können diese Wegebeziehungen gestärkt und attraktiv im Grünraum geführt werden.
- Durch die Lage an der Trave und dem Stadtgraben bestehen große Potenziale, eine Zugänglichkeit zum Wasser zu schaffen, die heute im Großteil des Untersuchungsgebiets nicht gegeben ist. Die Anbindung der westlichen Stadtteile an die Trave und den Stadtgraben werden erhebliche Lagequalitäten entstehen lassen und können zur Attraktivität der westlich gelegenen Stadtteile spürbar beitragen.

Verkehr und Mobilität

- Mit einer Entwicklung des Untersuchungsgebiets können die großen Baufelder aufgebrochen und durchlässiger gestaltet werden, so dass die Barrieren, die die Großstrukturen heute verursachen, abgebaut und die umliegenden Quartiere besser vernetzt werden können. Dies gilt vor allem für den Fuß- und Radverkehr.
- Es besteht die Chance, die westlich gelegenen Quartiere besser mit der Altstadt zu verknüpfen.
- Durch eine Aktivierung der brachliegenden Grundstücke sowie eine Weiterentwicklung von heute unterausgelasteten Flächen müssen unter Umständen auch die Straßenräume für die Erschließung umgestaltet werden. Hierbei besteht die Chance, eine Aufwertung des öffentlichen Raums insgesamt und insbesondere der Fuß- und Radwege zu realisieren.
- Die Straßenräume entlang der Schwartauer Allee bieten Platz für eine Neuordnung des Verkehrs mit einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.
- Mit dem gegebenenfalls entstehenden zusätzlichen Bahnhaltepunkt könnte die Anbindung des Gebiets an den ÖPNV spürbar verbessert werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Der Grünzug im Struckbachtal bietet Potenzial für eine bessere Vernetzung der Grünwege. Zusätzlich können hier Grünräume aufgewertet werden, die insgesamt einen Beitrag zur besseren Klimabilanz leisten.
- Im Untersuchungsgebiet können die zahlreichen versiegelten Flächen aufgebrochen werden, um mehr Grün- und Versickerungsflächen für Regenwasser zu bilden, die die Retentionsfähigkeit des Quartiers verbessern.
- Durch eine aktive, hochwassergerechte Gestaltung der Roddenkoppel können Überflutungsflächen für Ostseehochwasser langfristig gesichert und mit einer möglichen Entwicklung des Gebiets in Einklang gebracht werden.

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

- Im Zuge einer möglichen Entwicklung des Gebiets können zusätzliche Angebote der gesellschaftlichen Infrastruktur geschaffen werden, die auch die bessere Versorgung der umliegenden Stadtteile sicherstellen.

Image und Wahrnehmung

- Durch eine Entwicklung können wesentliche Impulse für eine positive Wahrnehmung des Gebiets in der Gesamtstadt ausgelöst werden. Insbesondere das seit Langem brachliegende Schlachthofareal, das das Image des Stadtteils nachhaltig negativ beeinflusst, kann durch eine städtebauliche Entwicklung zur positiven Wahrnehmung beitragen.
- Auf der Roddenkoppel sind in den letzten Jahren im Werftquartier neue Nutzungen entstanden. Neben den Konzerten in der Kulturwerft bieten verschiedene kleine und neu entstehende Gewerbebetriebe Angebote, die dem Quartier bereits heute ein neues und in der Gesamtstadt positiv wahrgenommenes Image verleihen. Durch eine Entwicklung weiterer Bereiche auf der Roddenkoppel können diese Impulse verstärkt werden.

Missstände gemäß § 136 BauGB / Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme sind das Vorliegen eines öffentlichen Interesses, die einheitliche und zügige Durchführbarkeit und das Vorhandensein von städtebaulichen Missständen gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB. Bezüglich der Städtebaulichen Missstände heißt es gemäß Baugesetzbuch:

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Somit werden zwei Arten von Missständen unterschieden, die sich innerhalb eines Gebietes auch überlagern können: Zum einen umfasst dies **bauliche Mängel / Substanzschwächen**, zum anderen nennt das Gesetz **Funktionsmängel / -schwächen**. Zur Beurteilung dieser heißt es weiter:

Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen oder ländlichen Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen

1. die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf
   - die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
   - die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
   - die Zugänglichkeit der Grundstücke,
   - die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
   - die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
   - die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
   - die vorhandene Erschließung,
   - die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;

2. die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
   - den fließenden und ruhenden Verkehr,
   - Die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
   - die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich.

Im Rahmen der VU werden im Folgenden die erkannten städtebaulichen Missstände gemäß der o.g. Beurteilungskriterien identifiziert und erläutert. Dies ermöglicht eine Einschätzung, ob die Bestandsbebauung und ihre erdachten Funktionen durch Städtebauliche Missstände maßgeblich geprägt sind, wodurch Aussagen getroffen werden können, inwiefern die Tatbestandsmerkmale zur Anwendung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gegeben sind.

Bauliche Struktur / Wohn- und Arbeitsstätten

Im Untersuchungsgebiet lassen sich unterschiedliche Ausprägungen von baulichen Mängeln (Substanzschwächen) feststellen, die nachfolgend als „gering“, „mittel“ oder „schwer“ kategorisiert und beschrieben werden. Geringe bauliche Mängel liegen bei intakten baulichen Anlagen vor, bei denen einzelne bauliche Elemente veraltet wirken. Zur Mängelbeseitigung reicht eine Instandsetzungsmaßnahme aus. Mittlere bauliche Mängel umfassen abgängige oder feh-

lende bauliche Elemente, die die gesamte bauliche Anlage als veraltet und heruntergekommen erscheinen lassen. Zur Behebung sind größere Modernisierungsmaßnahmen, wie z.B. eine energetische Gebäudesanierung, notwendig. Bei schweren baulichen Mängeln ist die Funktionsfähigkeit von einzelnen oder mehreren baulichen Elementen gravierend beeinträchtigt, so dass die ursprüngliche Nutzung nicht mehr aufrechterhalten werden kann (z.B. aufgrund von eingestürzten Dächern o.ä.).

- Die Gebäude auf der Roddenkoppel weisen unterschiedliche bauliche Zustände auf: In einem guten Zustand sind die sanierten/teilsanierten Hallen 48, 49, der nördliche und mittlere Bereich der Kulturwerft Gollan, das Verwaltungsgebäude auf der Südseite der LMG-Hallen sowie die Gebäude, die sich nördlich der LMG-Hallen anschließen. Geringe bauliche Mängel finden sich an der Halle 50 und den LMG-Hallen. Beide Gebäude sind intakt, weisen aber an Türen und Fenstern bauliche Mängel auf. Mittlere Mängel finden sich an den nördlichen kleinteiligen Bauten der LMG-Hallen, dem Gewerberiegel gegenüber der Kulturwerft Gollan und den Gebäuden der Hafenbahnmeisterei. Hier ist insbesondere eine mangelhafte energetische Gebäudeeffizienz (fehlende Wärmedämmung) und eine unzureichende Belichtung und Belüftung zu erkennen. Die schwersten baulichen Mängel treten am ehemaligen Quarantänehof, den Tudorhallen und im südöstlichen Bereich der Kulturwerft Gollan auf. Das Mauerwerk ist bei allen drei Gebäuden marode, bei den beiden letztgenannten sind zudem die Dächer ganz/teilweise eingestürzt. Die bauliche Beschaffenheit lässt keine ausreichende Standsicherheit vermuten und erfüllt nicht die Anforderungen des Brandschutzes an Arbeitsstätten, wodurch beide Gebäude/Gebäudeabschnitte derzeit nicht nutzbar sind.
- Auf dem Schlachthofgelände weist die gesamte Bebauung schwerste Mängel auf: Marodes Mauerwerk, zertrümmerte Fensterfronten und Fassaden sowie eingestürzte Dächer sorgen für eine akute Einsturzgefahr von Gebäudeteilen. In den sich anschließenden Kühlhallen und dem eingeschossigen Lebensmittelmarkt finden sich mittlere bauliche Mängel, die sich vor allem aufgrund der veralteten Bausubstanz ergeben.
- Entlang der Schwartauer Allee lässt sich folgendes festhalten: Die Gebäude westlich der Schwartauer Allee, sind größtenteils in einem guten baulichen Zustand. Leichte bauliche Mängel ergeben sich durch baufällige Fassaden und Fenster, unter anderem an der Ecke Schwartauer Allee/Bei der Lohmühle. Die kleinteilige Wohn- und Gewerbebebauung, die sich an die Roddenkoppel anschließt, weist hingegen eine Gemengelage aus verschiedenen baulichen Missständen auf: Leichte bauliche Mängel finden sich unter anderem an den Gebäuden an der Schwartauer Allee/Ecke Matthäistraße, diese Wohngebäude stehen eng an eng; eine ausreichende Belichtung ist nicht gegeben. Mittlere bauliche Mängel finden sich an der Schwartauer Allee 76 und den umliegenden Gebäuden. Die Erschließung der Gebäude ist mangelhaft, teilweise ebenso die bauliche Substanz. In einem schlechten baulichen Zustand ist das eingeschossige Backsteingebäude an der Schwartauer Allee 66. Es finden sich offene Bereiche in der Dachkonstruktion, wodurch es in das Gebäude hineinregnet.

- Am Struckbachtal sind die Gebäude und die Grundstücksauslastungen größtenteils in einem guten Zustand, lediglich im äußersten Norden lässt sich eine Brachfläche finden.

Im Hinblick auf (gesunde) Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind insb. die Altlasten- und Emissionsbelastung in dem Untersuchungsgebiet als städtebauliche Missstände herauszustellen. Nach § 136 (3) f. BauGB sind solche Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen – d.h. insb. Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen – bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Aufgrund der historischen Nutzungen ist eindeutig von einer erheblichen Altlastenbelastung auszugehen, deren Dimension aufgrund fehlender Untersuchungen und Daten noch nicht bemessen werden kann. Allein die Altlasten und Altlastenverdachtsverfälle stellen bei einer möglichen Entwicklung des Gebiets eine Gefährdung für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse dar. In diesem Zusammenhang sind auch die festgestellten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Erschütterungen des Bahnverkehrs (siehe Kap. 2.14) zu berücksichtigen.

Neben den genannten Substanzschwächen finden sich auch vielfältige Funktionsschwächen, die durch die bauliche Struktur hervorgerufen werden:

- Die vorhandenen gewerblichen Großstrukturen verhindern eine öffentliche Durchwegung. Hierzu zählen insbesondere das Schlachthofareal mit angrenzender Bebauung zwischen Schwartauer Allee und Katharinenstraße, der gewerblich genutzte Bereich der LMG-Hallen mit den nördlich anschließenden Grundstücken sowie die Bahntrasse inklusive der Hafenbahnanlagen auf der Roddenkoppel. Durch die fehlende Durchlässigkeit der beschriebenen städtebaulichen Strukturen entstehen Barrieren zwischen St. Lorenz Nord und der Altstadt. Hierdurch werden Ortsteile voneinander getrennt und es entsteht der Eindruck einer Randlage. Diese Randlage entspricht nicht der tatsächlichen zentralen Lage, in Relation zur Altstadt, wodurch die Lagequalitäten nicht ausreichend genutzt werden.
- Auf der Roddenkoppel sind größere Bereiche der Gewerbebauten sowie der Freiflächen untergenutzt, da die Auslastung entsprechend der stadträumlichen Lage niedrig ist. Einige Bereiche liegen gänzlich brach und werden in Art und Maß der baulichen Nutzung der stadträumlich zentralen Lage nicht gerecht. Dadurch kann dieses Gebiet seiner erdachten regionalplanerischen Funktion als siedlungsstruktureller Verdichtungsbereich nicht mehr nachkommen, wodurch ein funktionaler Mangel auftritt.

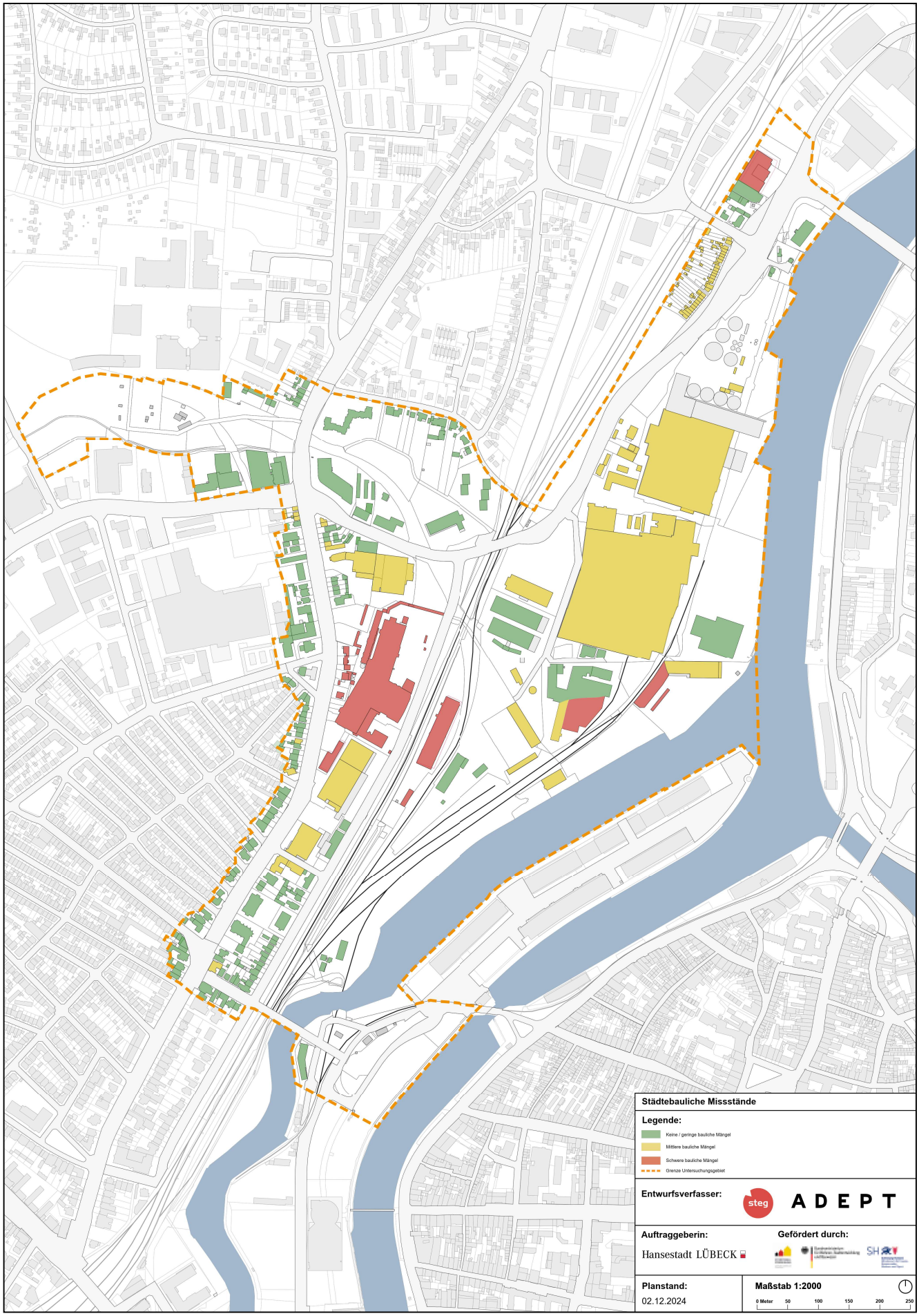


Abb. 32: Städtebauliche Missstände

- Die Freifläche auf dem ehemaligen Schlachthofgelände, die zur Katharinenstraße ausgerichtet ist, stellt eine große Brachfläche dar. Es ergeben sich gebäudeübergreifende Leerstände, die das gesamte Entwicklungsgebiet als mindergenutzte Konversionsfläche prägen. Dieser Bereich wird in Art und Maß der baulichen Nutzung seiner Funktion nicht gerecht und stellt ebenso einen funktionalen Mangel dar.

Grün- und Freiraum

- Die infrastrukturelle Ausstattung mit Grün- und Freiräumen ist sowohl für die Nutzungen im Untersuchungsgebiet als auch für die angrenzenden Wohnnutzungen in St. Lorenz Nord mangelhaft. Es bestehen sowohl qualitative Defizite in der Ausstattung des bestehenden Freiraums als auch ein quantitativer Mangel an Grün- und Freiräumen in Form von begehbaren Naherholungsflächen, wodurch sich sowohl Substanzschwächen als auch funktionale Missstände ergeben.
- Qualitative Mängel und damit einhergehende Substanzschwächen entstehen unter anderem durch die mehrspurigen Verkehrsachsen (Schwartauer Allee, Karlstraße, Einsiedelstraße), die zu einer geringen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entlang dieser Achsen beitragen und Lärmemissionen ins Gebiet auslösen.
- Weitere Substanzschwächen ergeben sich dadurch, dass die vorhandenen Freiräume sich zumeist bandförmig entlang der Erschließungsstraßen erstrecken, wodurch die Grünflächen eher als Abstandsgrün und Transiträume charakterisiert werden und zumeist nicht begehbar sind. Öffentlich zugängliche Grünflächen fehlen mit Ausnahme eines kleinen Bereichs am Struckbach, vollständig. Insbesondere im Bereich der Schwartauer Allee / Ecke Marienstraße und der Schwartauer Allee / Karlstraße fehlen die straßenbegleitenden Grünflächen.
- Durch die Verwilderung und Undurchlässigkeit sowie die fehlende Gesamtvernetzung der Freiräume erzeugen die wenigen Grünräume eher eine Barrierewirkung. Daraus ergeben sich funktionelle Missstände in der Ausnutzung und Erlebbarkeit des Freiraumes.
- Weitere Funktionsschwächen finden sich auch im Struckbachtal: Der Struckbach ist durch seine teilweise unterirdische Führung der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Zudem fehlt dem Struckbachtal eine Einbettung in ein übergeordnetes Freiraumnetz.
- Es besteht zusätzlich keine Vernetzung der benachbarten Quartiere durch Grünzüge und Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr, da mögliche grüne Wegeverbindungen durch fehlende Teilstücke zerschnitten werden.
- Die Zugänglichkeit zu den Wasserflächen am Stadtgraben und zur Trave ist mangelhaft. Die Wasserkanten liegen überwiegend auf privatem und/oder gewerblich ausgewiesenen Flächen, die zu großen Teilen untergenutzt oder brach liegen. Die möglichen Lagequalitäten werden nicht ausreichend ausgeschöpft.
- Es bestehen mehrere Altlastenverdachtsflächen im Untersuchungsgebiet, die insbesondere bei einem Eingriff in den Boden ein Handeln erfordern.

Verkehr und Mobilität

- Die Verkehrsinfrastruktur zeigt vielfältige Substanzschwächen auf: Geringe bauliche Mängel finden sich an der Fahrbahn der Marienstraße und dem südlichen Bereich der Schwartauer Allee: Bei beiden ist die Fahrbahnmarkierung in einem schlechten Zustand und die Fahrbahn teilweise uneben. Die bauliche Beschaffenheit der Fuß- und Radwege ist ebenfalls im südlichen Bereich der Schwartauer Alle mit leichten Mängeln versehen. Es finden sich Schlaglöcher und Unebenheiten auf den Radwegen und es kommt zu Konflikten mit dem ruhenden Verkehr. Die Fußwegeverbindung entlang der Katharinenstraße ist in einem schlechten Zustand, zudem fehlen ausgebildete Seitenbereiche.
- Die verkehrliche Erschließung und Durchwegung des Gebiets weist zudem Funktionsschwächen auf, die sowohl Autofahrende als auch Fußgänger:innen und Radfahrende beeinträchtigt.
- Die prioritäre MIV-Erschließung erfolgt im nördlichen und westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets (Einsiedelstraße, Karlstraße, Katharinenstraße und Schwartauer Allee). Dadurch wird die Roddenkoppel mindererschlossen und erfährt eine Randlage. Durch diese Mindererschließung wird der MIV-Verkehr nicht optimal in das Gebiet verteilt, sondern ballt sich an wenigen Orten. Besonders störanfällig ist die Einsiedelstraße; bei Sperrung oder hohem Verkehrsaufkommen kann die Roddenkoppel nicht mit dem MIV erreicht werden.
- Die genannten Hauptverkehrsstraßen wirken als Barriere zwischen den Stadtteilen, sorgen für eine mangelhafte Aufenthaltsqualität und durchziehen das Gebiet mit Lärm- und Luftemissionen.
- Bezüglich der Straßenräume Schwartauer Allee, Einsiedelstraße und Karlstraße lassen sich die hohen Fahrgeschwindigkeiten (vor allem abends und nachts) und die Erschütterungen durch ein hohes Aufkommen an Schwerlastverkehr als weitere Funktionsschwächen beschreiben.
- An der Schwartauer Allee lässt sich zudem ein hohes Verkehrsaufkommen feststellen.
- Die mitten durch das Gebiet verlaufende Bahntrasse sorgt für einen zusätzlichen Lärmeintrag.
- Die vorhandene ÖPNV-Anbindung ist vor allem im Bereich der Roddenkoppel mangelhaft. Dies ist unter anderem durch die fehlende Ausnutzung des Geländes begründet.
- Bezüglich der Fuß- und Radwegerschließung fehlen durchgängige Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung. Es gibt keine direkte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr aus dem Gründerzeitviertel in St. Lorenz Nord zur Roddenkoppel sowie zum Stadtgraben und zur Trave. Die Wegeverbindung besteht lediglich über die Karlstraße / Einsiedelstraße, wodurch das Gebiet deutlich minder erschlossen ist (Funktionsschwäche).
- Auch die Erschließung zur Innenstadt ist schlecht ausgebildet; die Lübecker Altstadt kann nur über die Eric-War-

burg-Brücke im Norden oder die Marienbrücke im Süden erreicht werden. Sowie über die Fuß- und Radwegbrücke, die zur Eutiner Brücke führt. Die Erschließung bleibt damit deutlich hinter dem Potenzial zurück, die Roddenkoppel mit der Altstadt zu verknüpfen, wodurch ein funktionaler Mangel im Hinblick der Erschließung festzustellen ist.

- Die Brückenbauwerke im Untersuchungsgebiet sind in die Jahre gekommen und bedürfen kurz- bis mittelfristig einer Erneuerung. Für alle untenstehenden Brücken sind Ersatzneubauten geplant.

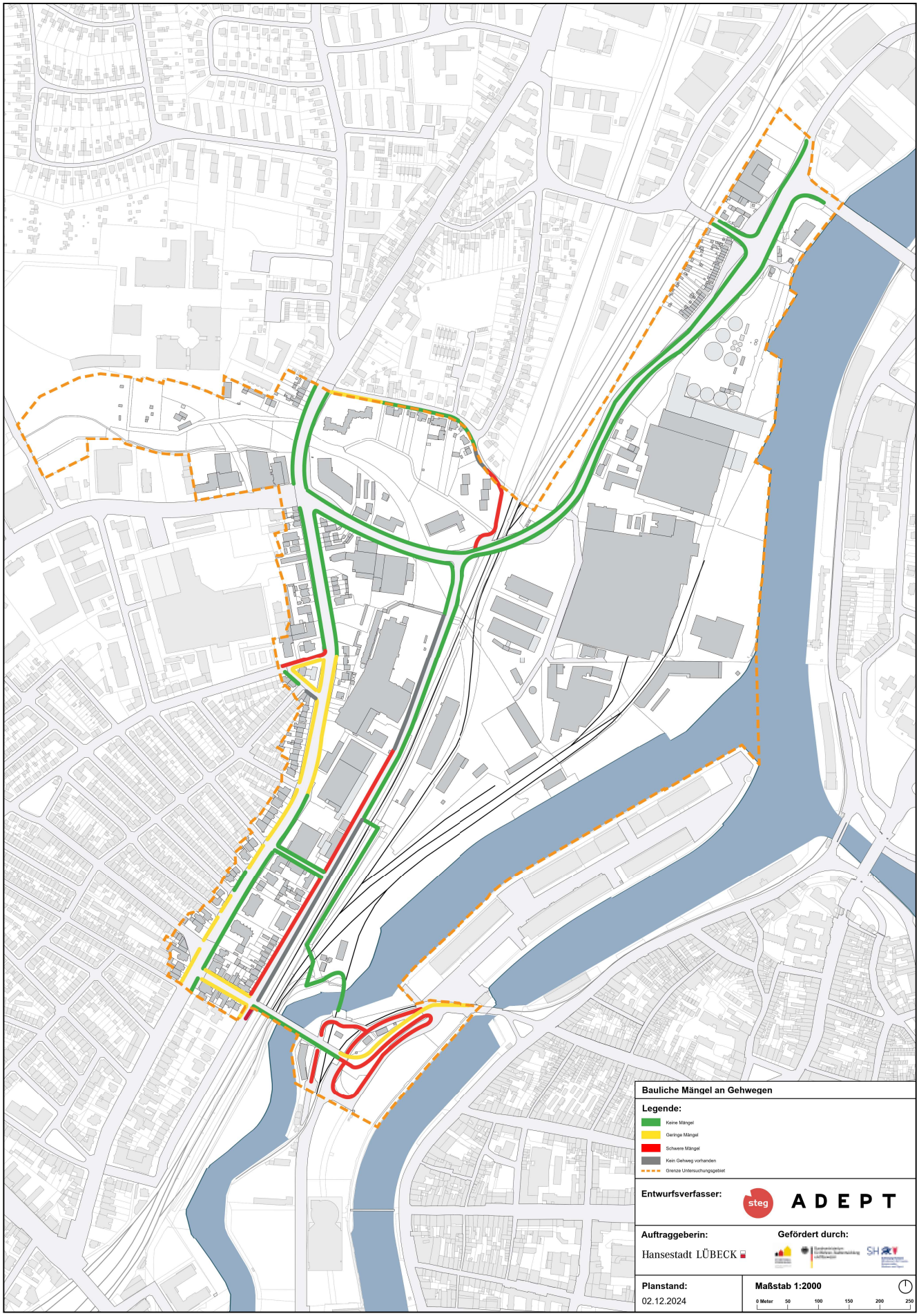


Abb. 33: Bauliche Mängel an Gehwegen

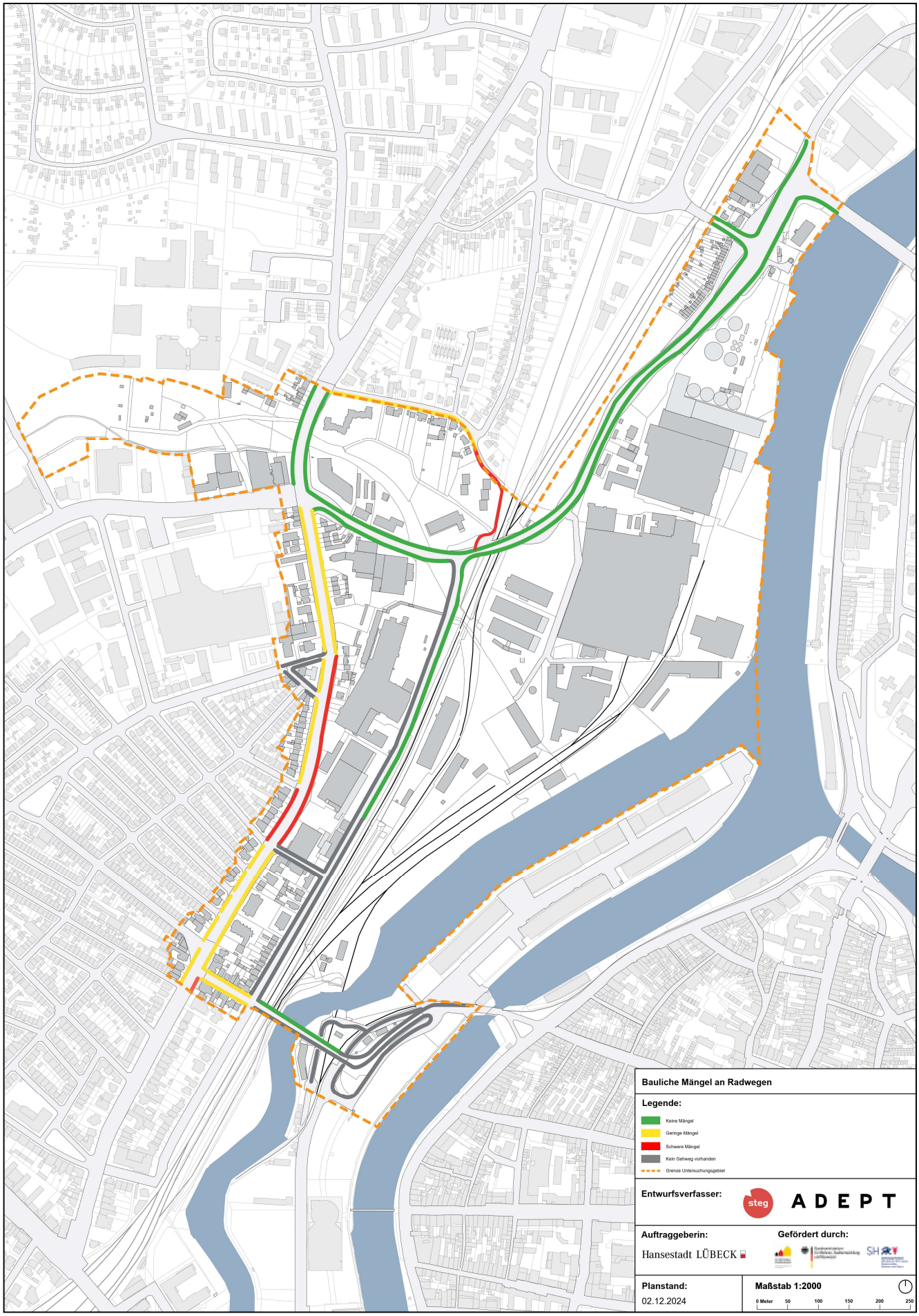


Abb. 34: Bauliche Mängel an Radwegen

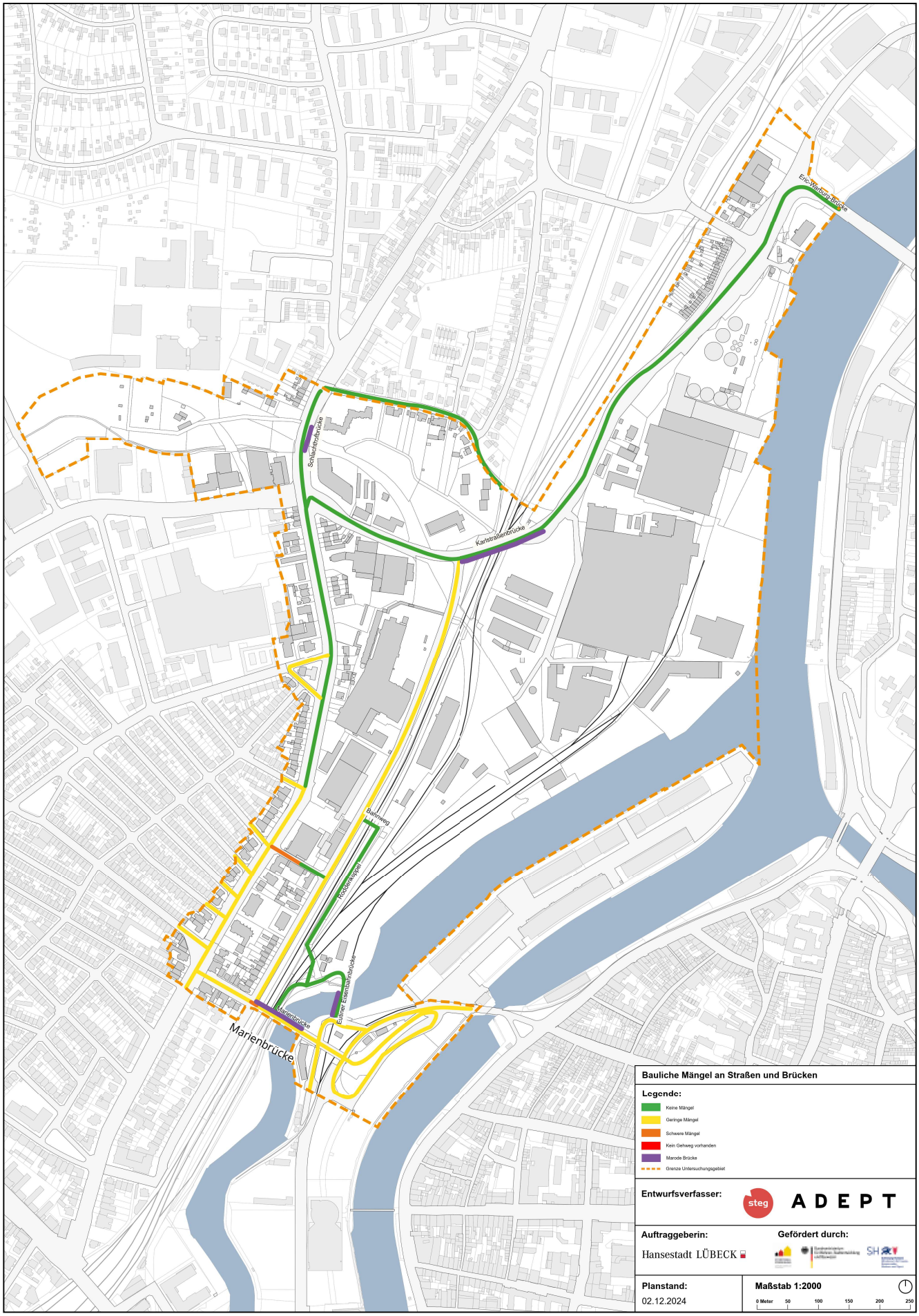


Abb. 35: Bauliche Mängel an Straßen und Brücken

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Insgesamt befindet sich nur ein geringer Grünflächenanteil im Untersuchungsgebiet, der die Aufgaben von klimaangepassten Flächen (Retentionsfläche, Schutz vor Wärmeinseln etc.) übernehmen kann.
- Im nördlichen Teil befindet sich zwar ein schmaler Grünzug, der jedoch nicht durchgängig ist und nur geringe ökologische Qualitäten aufweist.
- Im Bereich der Roddenkoppel und des Schlachthofs ist der Versiegelungsgrad besonders hoch, entsprechend fehlen hier Retentions-und Verdunstungsflächen. Dies ist insbesondere aufgrund der Hochwassergefahr gemäß HQ200 kritisch zu sehen, da ca. die Hälfte der Flächen der Roddenkoppel als hochwassergefährdet eingestuft sind.
- Auf den großen Grundstücken östlich der Schwartauer Allee sowie überwiegend im Bereich Roddenkoppel wurden bislang keine oder wenige bauliche Maßnahmen an Gebäuden zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung vorgenommen.
- In jüngster Zeit wurde auf den LMG-Hallen eine große PV-Anlage installiert.
- Weitere Anpassungen im Bereich Klimaanpassung wurden im Bereich der Kulturwerft durch kleinräumige Flächenentsiegelung vorgenommen, in den übrigen Gebieten wurden keine oder nur kleinteilige Maßnahmen umgesetzt.

Gesellschaftliche / Öffentliche Infrastruktur und Kultur im Stadtteil

- Im Bereich der gesellschaftlichen Infrastruktur wurden im Untersuchungsgebiet keine nennenswerten städtebaulichen Missstände erkannt. Dies ist u.a. auch darin begründet, dass das Gebiet aufgrund seiner bisherigen, gewerblich-industriell geprägten Nutzung (bislang – bis zur Einrichtung insb. der Kulturwerft) keine Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen beherbergte.

Image und Wahrnehmung

- Durch große und langjährige Leerstände im Bereich des Schlachthofs und der Tudorhallen und die daraus resultierenden baulichen Missstände sind diese in der stadtweiten Wahrnehmung weitestgehend negativ behaftet.
- Durch die Kulturwerft ist der Bereich Roddenkoppel stärker in die öffentliche Wahrnehmung gerückt. Gemessen an der Größe des Gebiets sowie der zentralörtlichen Lage ist diese Wahrnehmung jedoch noch nicht angemessen ausgeprägt.

Missstände in der Gesamtbetrachtung

Insgesamt konnten im Untersuchungsgebiet Substanz- und Funktionsschwächen gemäß §136 BauGB in erheblicher Anzahl ermittelt werden. Die baulichen Substanzschwächen ballen sich auf der Roddenkoppel und am Schlachthof, wohingegen die baulichen Funktionsschwächen das gesamte Gebiet umfassen. Bezogen auf die Grün- und Freiraumstruktur konnten erhebliche Missstände festgestellt werden, die unter anderem auf eine fehlende qualitativ hochwertige Ausgestaltung, Vernetzung und Erlebbarkeit zurückzuführen sind. Die verkehrlichen Missstände umfassen neben den baulichen Mängeln insbesondere das Themenfeld der Erschließung; dabei ist sowohl die Gebietserschließung als auch die Wegebeziehung zur Innenstadt ein erheblicher Missstand.

Es gilt weiter zu prüfen, ob zur Behebung dieser genannten Missstände das Sanierungsrecht mit einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet notwendig ist und ob die weiteren Tatbestandsmerkmale der zügigen Durchführbarkeit und des öffentlichen Interesses gegeben sind. Dafür wird nachfolgend das integrierte Entwicklungskonzept dargestellt.



Abb. 36: Schwartauer Allee

3 Integriertes Entwicklungskonzept

Die vorbereitenden Untersuchungen (VU) haben die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Gebiets Nordwest dargestellt. Dabei wurden neben der Verwaltung und fachlichen Öffentlichkeit auch die Grundeigentümer:innen, Mieter:innen, Pächter:innen und die allgemeine Öffentlichkeit in unterschiedlichen Formaten einbezogen. Die ermittelten zentralen Herausforderungen der VU sind:

- Bauliche Mängel, überwiegend auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- funktionale Mängel durch mindergenutzte Flächen, nahezu ausschließlich auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- eine nicht vorhandene Zugänglichkeit großer Areale, überwiegend auf der Roddenkoppel und dem Schlachthofareal
- ein Grün- und Freiflächendefizit (inkl. Sportinfrastruktur) im gesamten Untersuchungsgebiet, auch in der Versorgung der Nachbarquartiere
- eine mangelnde Erschließung, Anbindung und Durchwegung der Roddenkoppel und des Struckbachtals
- mit Ausnahme des Struckbachtals ein durchweg hoher Versieglungsgrad und eine Wasserlage, die auf klimabedingte Veränderungen geringe Resilienz aufweist.

Aufgrund dieser städtebaulichen und funktionalen Missstände kann im Grundsatz eine Sanierungsnotwendigkeit begründet werden. Das Untersuchungsgebiet Nordwest, bietet große Entwicklungschancen, diese bestehenden Missstände zu beheben. Mindergenutzte und brachliegende Flächen und Gebäude beinhalten das Potenzial für eine Neustrukturierung und Umnutzung sowie der Errichtung neuer Wegeverbindungen zwischen Altstadt und St. Lorenz Nord. Die gute Standortqualität innerhalb Lübecks, in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und dem Hauptbahnhof sowie die reizvolle Lage am Wasser lassen eine grundlegende Entwicklung als plausibel erscheinen. Dabei kann die vorhandene, historische Bausubstanz (auch aufgrund ihrer Dimension) ein Anknüpfungspunkt für neue Entwicklungen sein: Das „Werftquartier“ steht exemplarisch für mögliche zukünftige Einwicklungsrichtungen.

Die VU haben aber auch deutlich die Komplexität der Rahmenbedingungen aufgezeigt, die für eine mögliche Gebietesentwicklung maßgebend sind: So sind das Hochwasserrisiko, der Denkmalschutz in großen Teilbereichen, die Lärmemissionen und vorgesehene Maßnahmen an der Bahntrasse, die Pläne zum Ausbau der Gleisanlagen und zur Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunkts sowie die am Ort vorhandene und weiterhin bestehende Hafenbahnnutzung von „Gleisharfe“ und Waggonwerkstatt wesentliche „Eckfpeiler“, die zu berücksichtigen sind. Diese Rahmenbedingungen schränken eine umfassende Konversion des Gebietes – im Sinner einer gesamten städtebaulichen Neuordnung – ein.

Hervorzuheben sind zudem die kommunalen Eigentumsverhältnisse im Gebiet und die Mitwirkungsbereitschaft weiterer Eigentümer:innen. Die geringe Flächenverfügbarkeit schränkt die Entwicklung im Rahmen der Städtebauförderung ein und erfordert die Mitwirkung von Dritten. Abstimmungen im Rahmen von VU und IEK haben gezeigt, dass sowohl im Bereich der nördlichen Roddenkoppel (LMG-Hallen, Lagerhausunternehmen) als auch der südlichen Roddenkoppel (Betriebsanlagen der „Hafenbahn / LPA) kurzfristig keine Entwicklungsmöglichkeiten bestehen. Der Eigentümer der Schlachthof-Flächen an der Schwartauer Allee strebt selbst die Umsetzung der durch einen politischen Beschluss formulierten Entwicklungsziele an, was ursprünglich nachrichtlich in das IEK übernommen werden sollte. Zum Stand der IEK-Erstellung lag noch kein mit der Verwaltung abgestimmter Entwurf vor.

Diesen komplexen Rahmenbedingungen stehen die Anforderungen gegenüber, die von Gesetz- und Fördermittelgeber an städtebauliche Sanierungsverfahren bzw. an die Städtebauförderung gestellt werden: Demnach sind Gesamtmaßnahmen mit den enthaltenen Einzelfördermaßnahmen so zu definieren, dass sie zügig umsetzbar und zweckmäßig sind, d.h. grundsätzlich sollte die Gesamtmaßnahme Nordwest innerhalb von 15 Jahren abgeschlossen werden. Bei der Definition von Maßnahmen wurden die Aspekte der Realisierbarkeit, der Finanzierbarkeit (im Sinne der Städtebauförderung) und der Wirkung betrachtet.

Vor diesem Hintergrund, einschließlich entsprechender Abwägung und verwaltungsinterner Abstimmung wird ein Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) aufgestellt, auf Teilräume der Roddenkoppel und des Struckbachtals konzentriert. Auf diese Weise wird ein räumliches Entwicklungskonzept definiert,

- dass Missstände zu beseitigen und Maßnahmen realisieren soll, die eine Aufwertung im öffentlichen Interesse begründen,
- in einem mittelfristigen Zeitraum als grundsätzlich realisierbar und im Kontext der Städtebauförderung finanzierbar gilt,

- eine Anstoßwirkung für eine weitere, umfassende Gebietsentwicklung entfalten kann und eine planerische Grundlage für ggf. weitere Konversion schafft und
- die Möglichkeit bietet, über inhaltliche Fortschreibungen auf übergeordnete und derzeit noch offene Planungen zum Gleisausbau, zur Einrichtung eines Bahnhaltepunktes oder ggf. einer (Teil-)Verlagerung von Bahnflächen und deren räumliche Auswirkungen planerisch reagieren zu können.

Daher bildet das IEK zum einen konkret die (Förder-)Maßnahmen ab, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen und definiert so die Ausrichtung der Gesamtmaßnahme Nordwest. Zum anderen ist das IEK durchaus eine Grundlage / ein Raumgerüst für eine langfristige zukünftige Entwicklung von Nordwest, um modular weitere private und öffentliche Grundstücksentwicklungen mittel- bis langfristig in den Entwicklungsprozess integrieren zu können. Neben dem Ziel- und Maßnahmenkatalog ist daher auch eine unverbindliche langfristige Vision als Ausblick für eine mögliche Fortführung Bestandteil dieser Planung (siehe Kapitel 7 Langfristige Gebietsentwicklung).

3.1 Leitbild und Entwicklungsziele

Die in Kapitel 3 zusammengefassten zentralen Erkenntnisse der VU sind die Ausgangsbasis der Leitbildentwicklung: Ein zukünftiges Leitbild muss sich mit den vorgefundenen baulichen Mängeln auseinandersetzen und skizzieren, mit welchen Maßnahmen diese behoben werden können. Diese baulichen Mängel treten sowohl flächig, als auch punktuell insbesondere auf der Roddenkoppel und im Schlachthofareal auf. Auch gilt es Lösungen für eine bessere Flächenausnutzung und die Behebung funktionaler Mängel zu finden und insgesamt eine bessere Zugänglichkeit und Anbindung des Gebietes herzustellen. Es bedarf des Weiteren einer Auseinandersetzung mit der mangelhaften Grünraumversorgung und eine Verknüpfung von Grünstrukturen sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung, damit das Gebiet auch zukünftig resillient auf die Folgen des Klimawandels reagieren kann. In einem ersten Schritt wurde ein Raumgerüst erstellt, welches grundsätzliche Aussagen zur Überwindung von Barrieren, Entwicklung von Grün- und Freiräumen und -Achsen sowie zur übergeordneten Erschließung und Öffnung zur Wasserkante skizziert. Innerhalb dieses Raumgerüstes können langfristig attraktive Quartiere entwickelt werden. Aus diesem Raumgerüst lassen sich fünf zentrale Entwicklungs- / Sanierungsziele ableiten, die zusammengenommen das Leitbild erzeugen.

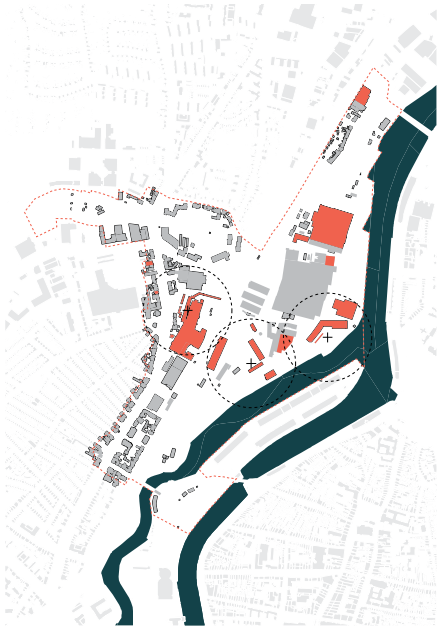
Verbindungen ausbauen
Die fragmentierten Teilräume sollen besser miteinander verbunden werden, insbesondere durch die Stärkung der Durchwegbarkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Grünraum herstellen
Das Defizit an Grünflächen soll durch die Schaffung neuer Grünräume behoben werden. Diese zusätzlichen Grünflächen sollen die Resilienz bei Extremwetterereignissen erhöhen und das Mikroklima verbessern.

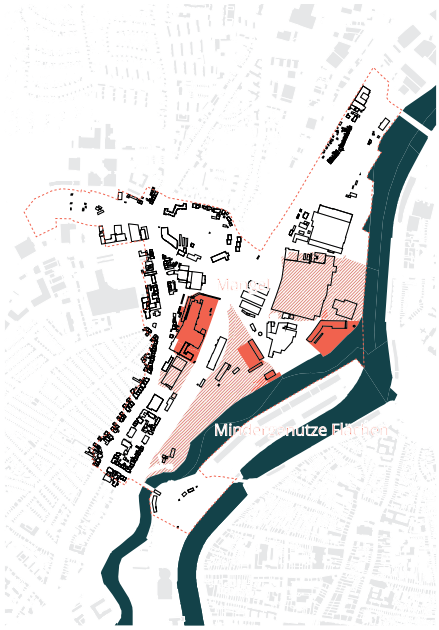
Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen
Die derzeit unzugängliche Hafenkante soll der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um den ökologischen, denkmalpflegerischen und freizeitbezogenen Mehrwert dieser zentralen Fläche zu nutzen.

Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen
Die öffentlichen Freiräume im Entwicklungsgebiet sollen dem Defizit an Freizeit- und Begegnungsflächen entgegenwirken. Das Raumprogramm der Freiräume muss entsprechende Funktionen vorsehen.

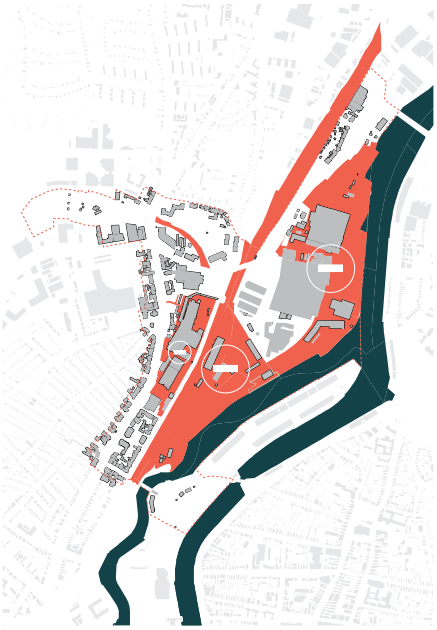
Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen
Die maritimen historischen Gebäude und Freiflächen sind identitätsstiftend für das Entwicklungsgebiet und die gesamte Stadt. Funktionale und bauliche Änderungen sollen diese Bestände einbeziehen, neu interpretieren und langfristig erhalten.



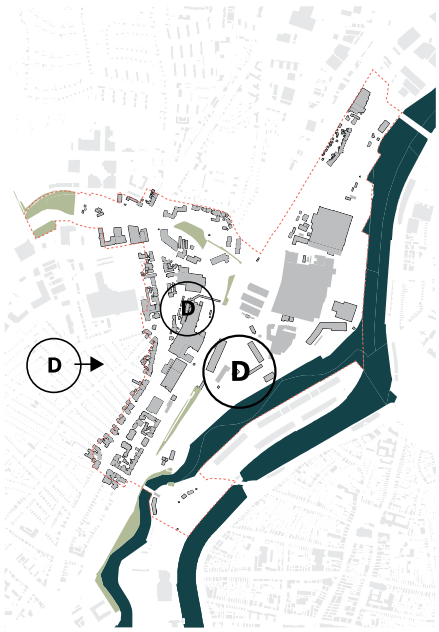
Baulicher Mangel (schwere und mäßige)



Funktionaler Mangel und mindergenutze Flächen



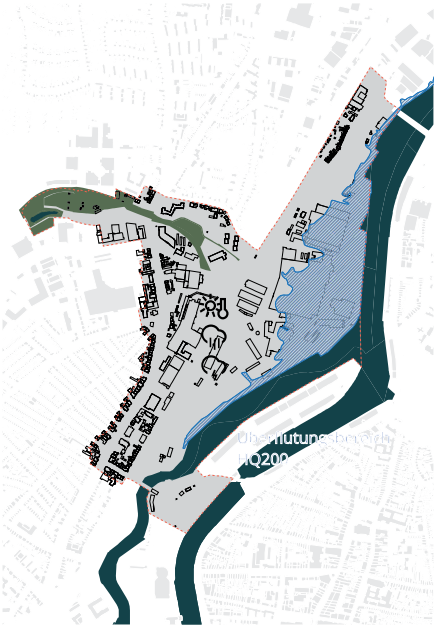
Unzureichende Zugänglichkeit



Grünflächendefizit

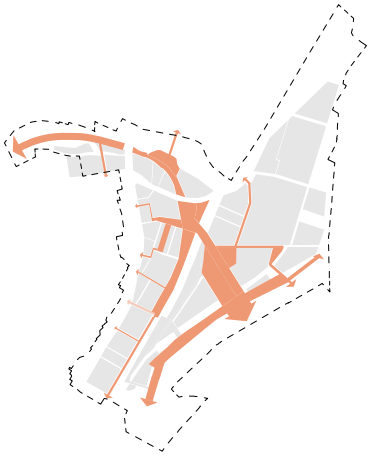


Mangelhafte Erschließung und Anbindung

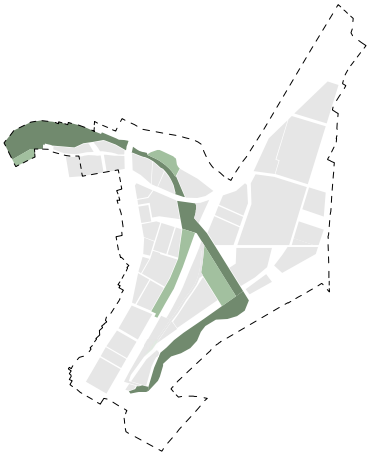


Mangelnde Klimaanpassung

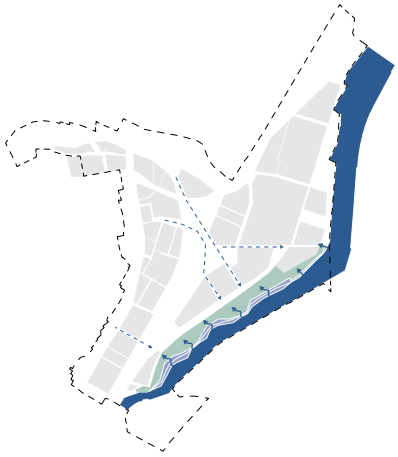
Abb. 37: Mängel im Untersuchungsgebiet



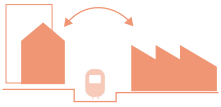
Verbindungen ausbauen

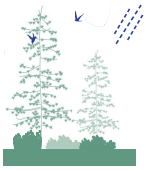


Grünraum herstellen, auf den Klimawandel reagieren

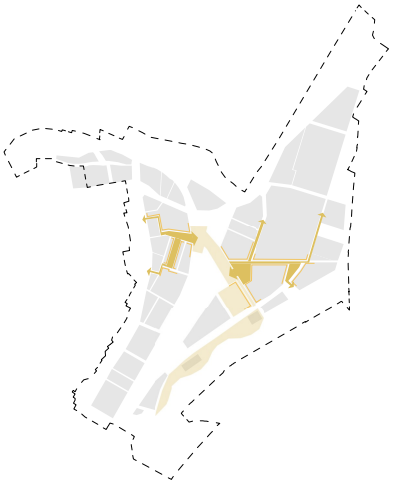


Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen









Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen



Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen





Abb. 38: Leitbild für die Entwicklung

3.2 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Das übergeordnete Ziel ist die Innenentwicklung des Gebiets mit direkter Verbindung in die umliegenden Quartiere. Dabei stehen die Bedarfe der lokalen und stadtweiten Bevölkerung im Mittelpunkt, wodurch sich das Gebiet Nordwest zu einem lebendigen, aktiven und atmosphärischen Raum für die Bürger:innen Lübecks wandeln kann.

Durch die Entwicklung der Hafenflächen erhält die Hansestadt Lübeck die Möglichkeit, ihre Lage am Wasser neu zu gestalten und ihre maritime Identität weiter hervorzuheben. In einer besonderen Atmosphäre kann das Wasser erlebbar und zugänglich gemacht werden, während die historische Bedeutung des Ortes bewahrt bleibt. Identitätsprägende Elemente der ehemaligen Nutzung werden erhalten, neu interpretiert und in die Entwicklung des neuen Raumes integriert.

Das IEK zielt darauf ab, den Zugang zum Wasser zu verbessern und die Uferbereiche nutzbar zu machen. Diese Maßnahmen könnten durch gezielte gebäudebezogene Nutzungen ergänzt sowie durch die Revitalisierung der Tudorhallen und des ehemaligen Werftgeländes unterstützt werden.

Bei der Entwicklung des Gebietes sind die Querschnittsthemen Klimaschutz und –folgenanpassung, Umweltschutz, Inklusion/Barrierefreiheit, Gender Mainstreaming und Digitalisierung von übergeordneter Bedeutung. Aufgrund des spezifischen, stadträumlichen Potenzials insbesondere für die städtische Wärme- und Stromplanung sollte bei allen Maßnahmen eine multifunktionale Flächennutzung, z.B. für die Erschließung des lokalen Geothermiepotenzials geprüft werden.

Das IEK für Nordwest besteht aus einem zusammenhängenden räumlichen Bild, welches die künftige Gebietsentwicklung aufzeigt. Dazu werden geeignete Maßnahmen definiert, die nachfolgend in einem separaten Maßnahmenkatalog dargestellt werden.

M1 Wettbewerbsverfahren Wallhafen
M2 Uferpromenade (inkl. Eutiner Brücke und Vorhaltung von Flächen für Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen)
M3 Aktivitätspark
M4 Einsiedelstraße
M5 Schiffsbauplatz
M6 Tudorhallen
M7 Struckbachtal
M8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Für die einzelnen Maßnahmen werden Entwicklungsziele definiert. Diese dienen zur Darstellung und Veranschauung der grundsätzlichen inhaltlichen Ausrichtung der Einzelmaßnahmen. Für alle Einzelmaßnahmen sind im weiteren Prozess entsprechende Objektplanungen – z.T. mit vorgeschalteten Wettbewerbsverfahren – durchzuführen, in denen die konkrete Gestaltung zu erarbeiten und abzustimmen ist.



Abb. 39: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

M1
Wettbewerbsverfahren Wallhafen

Wesentliches Ziel der Gebietsentwicklung ist es, neue Verbindungen zu schaffen, Grün- und Freiräume herzustellen und die Wasserkante zugänglich zu machen. Dafür bietet der Bereich des Wallhafens große Potenziale – vorgesehen ist hier die Herstellung einer Uferpromenade, die idealerweise von der Eutiner Brücke bis zum Schiffsbauplatz führt.

Um die Ansprüche an eine ganzheitliche Entwicklung und einen qualitativ hochwertigen und multicodierbaren Freiraum zu erfüllen, der in diesem Fall mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen umfasst, wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb als übergeordnete Planung durchgeführt. Dieser soll voraussichtlich aus einem Realisierungsteil bestehen, der sich auf die Maßnahme 2 „Uferpromenade“ bezieht, und in einem Ideenteil konzeptionelle Ansätze für einen „Brückenschlag“ entwickelt. Inhaltlich zeigt diese Maßnahme umfassende Berührungspunkte zur Hafennutzung, zum Denkmalschutz und zur Klimaanpassung auf, sodass eine entsprechende fachlich inhaltliche Abstimmung erforderlich ist.

Der Bedarf an Grün- und Freiflächen wurde in der VU und anderen Planungsverfahren ermittelt. Die konzeptionelle Idee einer „neuen Uferkante“ entstand im Zukunftsforum unter Mitwirkung von Bürger:innen und externen Fachleuten. Auf diese Vorplanungen soll der Wettbewerb aufbauen und qualifizierte Planungsideen für die Umsetzung der Uferpromenade ermitteln. Das Wettbewerbsergebnis soll u.a. eine Grundlage für die Entwurfs- und Ausführungsplanung der Einzelmaßnahme Uferpromenade bilden – und die Entwicklung der weiteren Teilflächen steuern.

Aufgrund der vorhandenen Unterführung unter die Bahngleise ist bereits ein Mindestmaß an Anbindung der Uferpromenade zur Roddenkoppel gegeben. Ziel der Maßnahme sollte sein, darüber hinaus weitere Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen und bestehende zu qualifizieren.

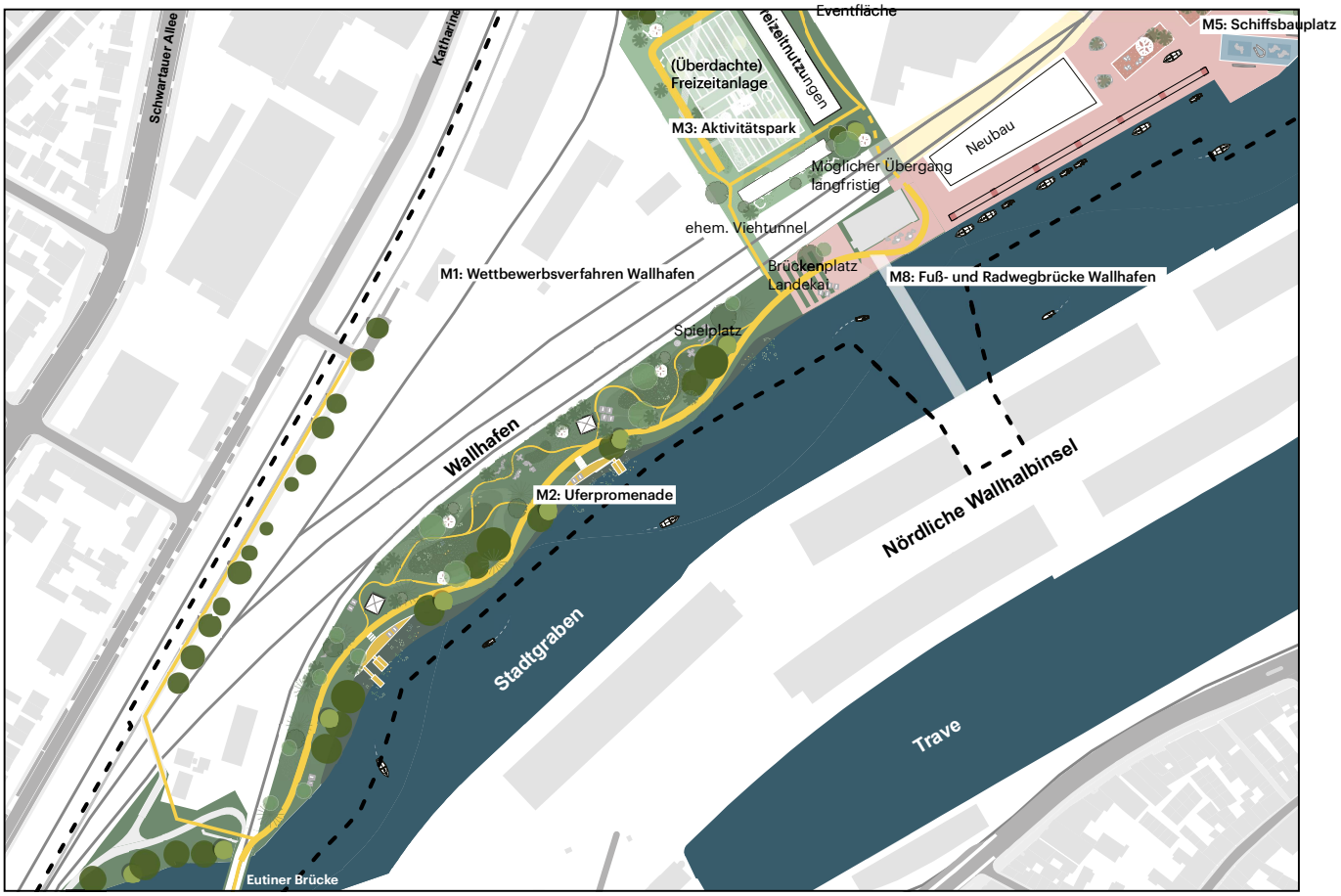


Abb. 40: Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen

M2
Uferpromenade

Entwicklungsziele

Kern der Entwicklung von Nordwest ist die Herstellung einer Uferpromenade auf dem Gelände der aktuellen Holzverladung am Stadtgraben / Wallhafen. Die Fläche erstreckt sich dabei von der Marienbrücke unter Bezugnahme der Eutiner Brücke entlang des Stadtgrabens bis zum zukünftigen Schiffsbauplatz. Die geplante Uferpromenade bezieht auch private Grundstücke ein und besteht aus zwei Abschnitten: Der erste Abschnitt ist durch eine weiche Böschung und naturnahe Grünräume am Wasser gekennzeichnet, wohingegen der zweite Abschnitt mittels denkmalgerecht sanierten Kaimauern einen „harten" maritmen Charakter besitzt und an die historische Werftnutzung erinnert und diese in Szene setzt. Daraus ergibt sich ein abwechslungsreicher neuer städtischer öffentlicher Raum, in dem vor dem Schiffsbauplatz auch eine private Bautätigkeit (ein Gebäude mit Gewerbe- und Freizeitnutzungen) eingebettet ist, wodurch sich die Passantenfrequenz erhöht. Die grüne Uferpromenade am Stadtgraben ist ein zukunftsweisendes und ökologisch nachhaltiges städtisches Entwicklungsprojekt. Mit umfassenden Ansätzen zielt das Projekt darauf ab, die Freiflächenqualität, das Mikroklima zu verbessern und die Uferbereiche zugänglich und erlebbar zu machen. Die Entwicklungsziele umfassen den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante sowie die Schaffung von Räumen für Begegnung und öffentliches Leben. Die Uferpromenade ist durch das Vorhalten von Flächen für einen möglichen Brückenschlag zur Nördlichen Wallhalbinsel und durch Sanierungsarbeiten an der Eutiner Brücke mit der Nördlichen Wallhalbinsel und der Altstadt verknüpft.

Bauliche Maßnahmen

Flächensanierung und Entsiegelung: Altlasten im Bereich der Uferpromenade werden saniert, um gesundheitliche und ökologische Risiken zu minimieren. Diese Maßnahme ist Voraussetzung für eine Nutzung als öffentliche Parkfläche. Eine großflächige Entsiegelung der Flächen wird durchgeführt, um die Regenwasserversickerung zu verbessern und somit die Hochwasserrisiken zu reduzieren. Dies trägt zudem zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas bei.

Natürliche Modellierung der Uferkante: Die Umgestaltung der Uferkante erfolgt durch eine weiche Böschungskante, die naturnahe Lebensräume für Flora und Fauna schafft und die ökologische Vielfalt fördert.

Schwimmende Grünanlagen können installiert werden, um zusätzliche Lebensräume zu schaffen, die Wasserqualität zu verbessern und den Menschen einen erlebnisreichen Zugang zum Wasser zu verschaffen. Die Herstellung einer

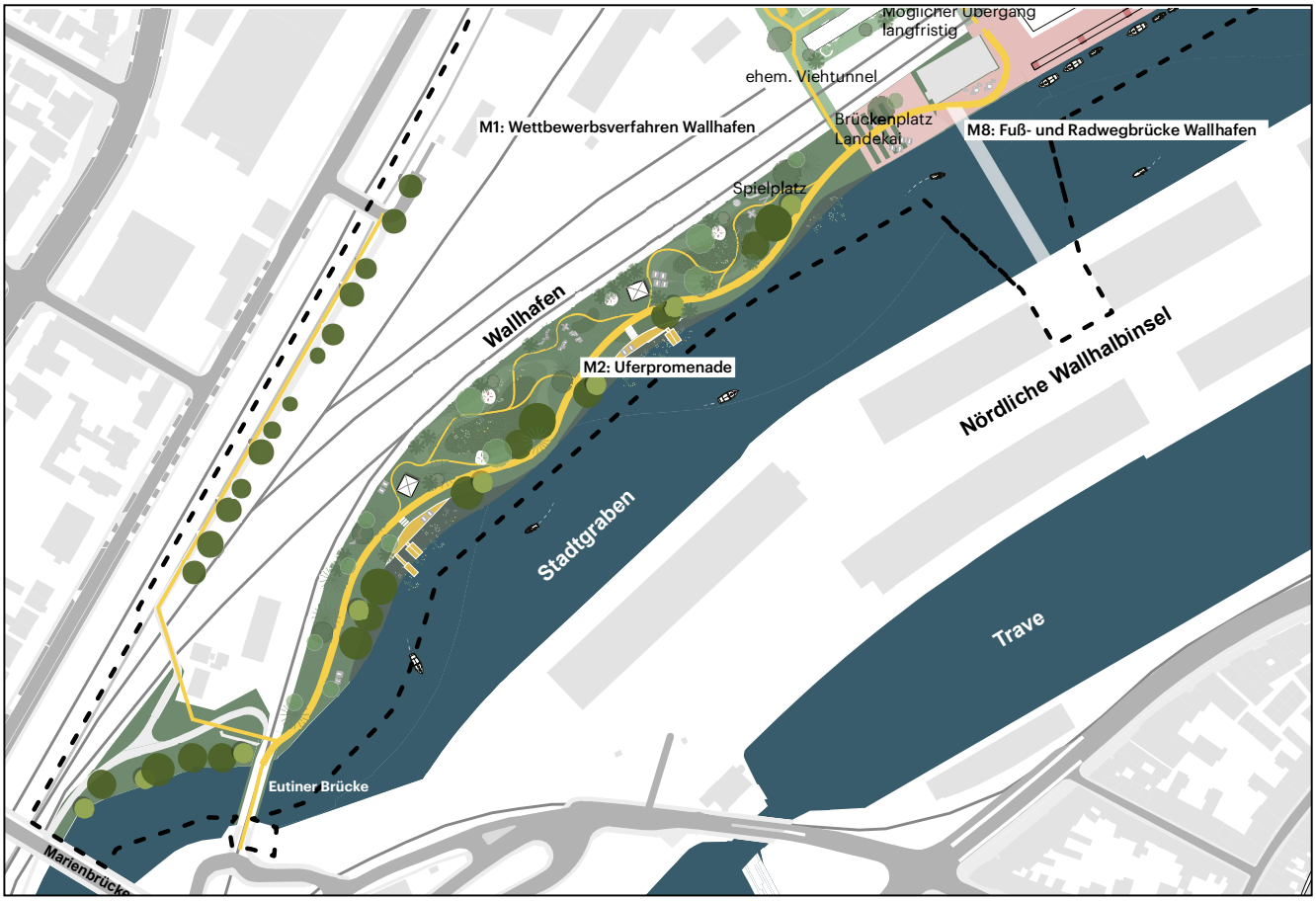


Abb. 41: Maßnahme 2: Uferpromenade

natürlich modellierten Uferkante schafft zusätzlich Kostenvorteile zur aufwändigen Kaimauersanierung und Instandhaltung, die mittelfristig erforderlich würde.

Bepflanzung und Anlegen von Außenflächen: Eine Bepflanzung, zum Teil extensiv, mit standortgerechten Pflanzenarten wird durchgeführt, um einen hohen ökologischen Wert zu gewährleisten und das Mikroklima positiv zu beeinflussen. Die neugestalteten Außenflächen bieten Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten für die Stadtbewohner:innen.

Wege für Fuß- und Radverkehr: Ein durchdachtes Wegenetz in offenporiger Ausgestaltung wird angelegt, das kombiniert Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen sichere und attraktive Verbindungen bietet. Diese Wege fördern die nachhaltige Mobilität und stärken die Anbindung an bestehende städtische Infrastrukturen.

Infrastruktur für Pavillons und Freizeitnutzung: Hausanschlüsse für Strom und Wasser können eingerichtet werden, um die Nutzung von Pavillons als Cafés, Freizeiteinrichtungen für Vereine oder Informationsstände zu ermöglichen. Die Pavillons bieten Raum für soziale Interaktionen und tragen zur Belebung des Uferbereichs bei, insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen oder in den Wintermonaten. Alternativ ist auch eine kommerzielle, gewerbliche Nutzung der Pavillons denkbar.

Anlage von Sitzmobiliar und Fitnessgeräten: Sitzgelegenheiten werden strategisch platziert, um Besucher:innen entspannte Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Fitnessgeräte und andere Ausstattungselemente können die Nutzung durch Familien fördern und einen generationenübergreifenden Treffpunkt schaffen.

Ertüchtigung der Eutiner Brücke: Als primäre Erschließung ist die bestehende Eutiner Brücke zu ertüchtigen oder ggf. durch einen Neubau zu ersetzen, um den Erschließungsanforderungen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die grüne Uferpromenade am Stadtgraben stellt ein integratives Konzept dar, das ökologische, soziale und städtebauliche Aspekte miteinander verbindet. Durch die geplanten Maßnahmen werden nicht nur die Freiflächenverfügbarkeit und -qualität der Stadt erhöht, sondern auch ein wertvoller Beitrag zur Klimaanpassung und zur nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet. Die neuen Grünflächen, die verbesserte Infrastruktur und die attraktiven Freizeitmöglichkeiten machen die Uferpromenade am Stadtgraben zu einem lebendigen und einladenden Ort für alle Bürger:innen.

M3
Aktivitätspark

Entwicklungsziele

Der Aktivitätspark ist das Herzstück der räumlichen Entwicklung in Nordwest. Er bietet vielfältige Möglichkeiten zur urbanen Entwicklung und Revitalisierung. Die Revitalisierung der Flächen um die Viehtrift und der ehemaligen Quarantänehalle zu einem modernen Aktivitätspark steht im Einklang mit der kommunalen Sportentwicklungsplanung und setzt auf ein breites, kleinteiliges Angebot an sportlichen Aktivitäten. Anstatt eines großen Sportfeldes sollen vielfältige, kleine Sportmöglichkeiten geschaffen werden, die Inklusion als zentrales Thema berücksichtigen. Angedacht sind unter anderem Slackline, Beach Volleyball, Basketball, Kraftsportbereiche wie Calisthenics, kleine Soccerfelder mit halbhoher Umrandung sowie Parcours-Elemente wie Klötze und möglicherweise auch ein Pumptrack.

Die aufsuchende Jugendarbeit spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle. Container bieten flexible Räumlichkeiten für Beratungen oder Treffen, während das Gelände selbst als Streetmekka gestaltet wird, was eine gute Verknüpfung von Sport und Jugendkultur ermöglicht. Diese Verknüpfung trägt zudem dazu bei, Vandalismus zu reduzieren und die soziale Kontrolle zu erhöhen.

Ein weiteres Highlight des Parks ist eine (teil-)überdachte Sport- und Skateanlage, möglicherweise als Freilufthalle konzipiert, die auch mit dem Denkmalschutz der abgebrannten Halle harmoniert. Hier gilt das Motto: „Trocken ist wichtiger als warm." Eine Bühne oder Tanzfläche unter Dach sowie die Umnutzung bestehender Garagen und Schrauberwerkstätten für Vereinsangebote und Jugendarbeit bereichern den Park zusätzlich.

Für Jogger:innen ist eine beleuchtete Laufstrecke eine attraktive Ergänzung, die den Park mit der Altstadt und der Lohmühle verbindet. Der Aktivitätspark fördert nicht nur die sportliche Vielfalt der Region, sondern wird auch zu einem inklusiven und kreativen Zentrum für alle Bürger:innen.Diese Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen zur Reaktion auf den Klimawandel, die Bereitstellung von Räumen für Begegnungen und öffentliches Leben sowie den Erhalt und die Nutzung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch die Schaffung neuer Wege und Verbindungen zur Uferkante und zu den umliegenden Stadtteilen wird die Erreichbarkeit verbessert und die Wegezeiten verkürzen sich zwischen den benachbarten Quartieren spürbar. Dies fördert die Nutzung des Parks und erleichtert den Zugang zu den verschiedenen freizeitbezogenen Einrichtungen.

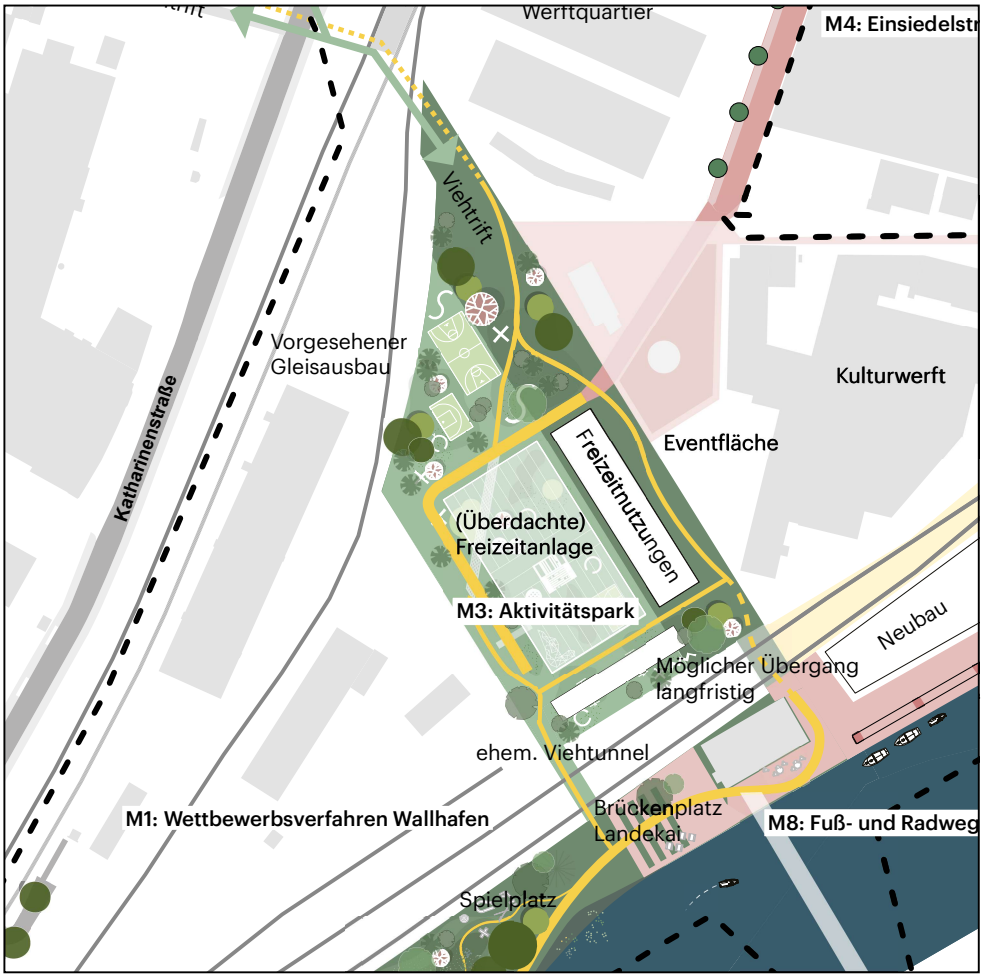


Abb. 42: Maßnahme 3: Aktivitätspark

Bauliche Maßnahmen

Flächenerwerb: Der erste Schritt besteht im Erwerb von Teilflächen, da sich nicht bei der gesamten Fläche um Grundstücke der Hansestadt Lübeck handelt. Dies ist Voraussetzung für weitere Schritte und um eine einheitliche Entwicklung und Gestaltung sicherstellen zu können.

Flächensanierung: Durch die gewerbliche Vornutzung ist von Altlasten auszugehen. Bevor mit dem Bau begonnen werden kann, müssen die Bodenbeschaffenheit überprüft und Altlasten entfernt werden. Hierbei sind verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Kosten möglich, abhängig von einer Voruntersuchung und der ermittelten Kontamination des Geländes sowie von dem erforderllichen Bodeneingriff.

Denkmalgerechte Sanierung Backsteingebäude: Das bestehende Backsteingebäude wird in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege saniert, um die historische Substanz zu erhalten und gleichzeitig moderne Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. In dem Gebäude wären freizeitbezogene Einrichtung und Räume für sportliche Aktivitäten mit kleinerem Flächenbedarf, wie Tischtennis, Yoga oder Tanzen denkbar. Die sich an das Gebäude anschließende Brachfläche könnte durch eine (Teil-)Überdachung o.ä. wetterunabhängige Sport- und Freizeitangebote im Sinne einer Freilufthalle bzw. „Halle für Alle“ ermöglichen.

Sanierung und Ertüchtigung Viehtrift auf der östlichen Gleisseite: Die auf dem Gelände befindlichen Teile der historischen Viehtrift können saniert und als markantes Teilstück in den Park integriert werden, um die historische Funktion und Ästhetik zu bewahren. In einer Fortschreibung des IEK kann über einen Brückenschluss mit Integration eines möglichen Bahnhaltepunkts nachgedacht werden, wenn es seitens der DB AG und der NAH.SH konkrete Planungen für den Gleisausbau und den möglichen Bahnhaltepunkt gibt.

Anlage von Sport-, Spiel- und Freizeitanlagen: Um den Park attraktiv für alle Altersgruppen zu gestalten, werden Sportplätze, Spielbereiche und Freizeiteinrichtungen errichtet. Diese fördern die körperliche Betätigung und das soziale Miteinander. Gemäß Sportentwicklungsplanung besteht Bedarf insbesondere an nicht vereinsbezogenen, niedrigschwelligen Sportangeboten in diesem Stadtraum.

Ggf. Errichtung einer Gebäudekubatur Neubau: Bei Bedarf wird ein neues Gebäude oder eine Teilüberdachung von Sportbereichen in Anmutung der abgebrannten Quarantänehalle errichtet, die sich harmonisch in das Gesamtkonzept einfügen und den historischen Kontext wieder herstellen. Damit soll ein witterungsunabhängig, ganzjährig nutzbares Angebot bereit gehalten werden, das zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten bietet, wie zum Beispiel ein Café, Toiletten, Veranstaltungsräume, eine Skateanlage sowie weitere Sport- und Freizeitangebote.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen: Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und sonstige Ausstattungselemente werden strategisch platziert, um den Komfort und die Sicherheit der Besucher:innen zu erhöhen.

Bepflanzung: Eine vielfältige Bepflanzung aus Bäumen, Sträuchern und Blumen wird vorgenommen, um die Biodiversität zu fördern, Schatten zu spenden und das gesamte Erscheinungsbild des Parks zu verschönern.

Der Aktivitätspark auf dem ehemaligen Quarantänegelände wird durch diese Maßnahmen zu einem lebendigen und multifunktionalen Raum, der historische Werte bewahrt und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Sport-, Freizeit-, Grün- und Erholungsflächen erfüllt. Durch den sensiblen Umgang mit der Geschichte des Ortes und die Integration zeitgemäßer Elemente wird ein einzigartiger Ort der Bewegung, Begegnung und Erholung geschaffen, der sowohl ökologischen als auch sozialen Mehrwert bietet.

M4
Einsiedelstraße

Entwicklungsziele

Als weitere Maßnahme wird die Umgestaltung der Erschließungsanlage Einsiedelstraße verfolgt. Diese soll die verkehrsseitige Erschließung für den motorisierten Individualverkehr und die Anlieferung sowie eine qualitätsvolle Anbindung für den Fuß- und Radverkehr gewährleisten.
Da dafür notwendige Flächenanteile im Einmündungsbereich in Privatbesitzt liegen, muss im ersten Schritt eine Ordnungsmaßnahme durchgeführt werden.
Die angestrebte Erschließungsmaßnahme soll möglichst auf den Flurstücken der bestehenden Privaterschließung erfolgen, eine öffentliche Widmung der bisher als Privatstraße definierten Verkehrsflächen ist vorgesehen.

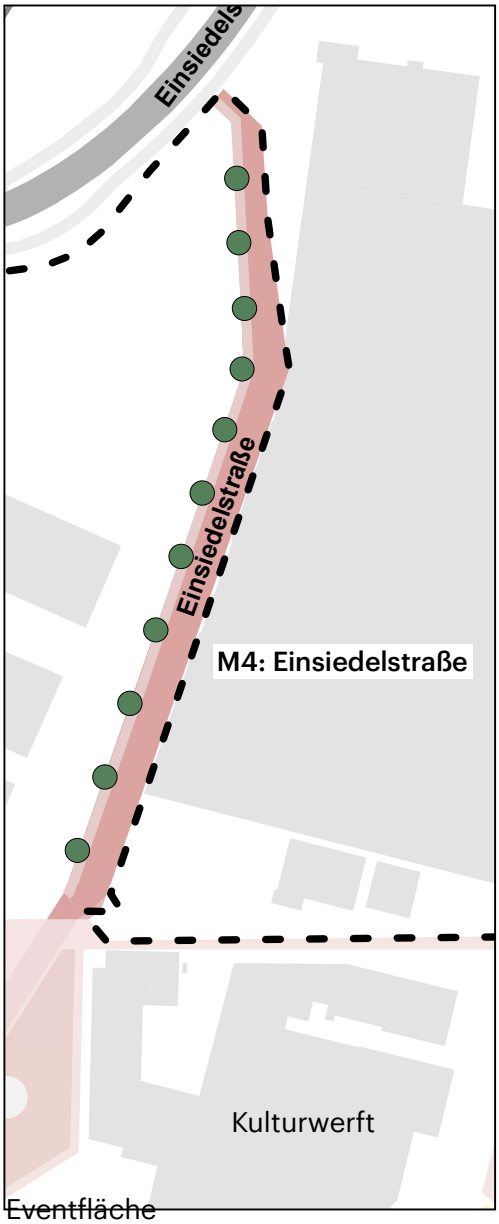


Abb. 43: Maßnahme 4: Einsiedelstraße

M5
Schiffsbauplatz

Entwicklungsziele

Die Revitalisierung des brachgefallenen Werftgeländes bietet die einmalige Möglichkeit, an einem exponierten Standort in Lübeck historische Werte zu bewahren und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Kultur- und Freizeiträume zu erfüllen. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch eine Platzgestaltung, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante, die Bereitstellung von Begegnungsräumen und die Erhaltung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch eine sowohl klima-, als auch denkmalgerechte Platzgestaltung wird das ehemalige Gewerbeareal zum ersten Mal der Öffentlichkeit zugängig und verkörpert im besonderen Maße Lübecks Historie als Werftstandort. Bei einer neuen multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüften. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden. Regenwassermanagement-Systeme werden integriert, um Überschwemmungen vorzubeugen. Die Uferbereiche werden so gestaltet, dass sie für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar werden. Es entsteht eine Promenade mit Sitzgelegenheiten und Freizeitbereiche, die den direkten Kontakt zum Wasser ermöglichen und Erholung bieten. Der neu gestaltete Schiffsbauplatz soll vielfältige Begegnungsräume bieten mit offenen Flächen für Veranstaltungen und ruhigen Zonen für Erholung und Freizeitaktivitäten. Die Geschichte des Werftgeländes könnte durch die denkmalgerechte Sanierung und Nutzung der ehemaligen Werfthallen (Tudorhallen) gestärkt werden. Die sanierten Tudorhallen werden im Norden und Westen den Schiffsbauplatz einfassen und lassen damit eine spannende ehemalige Werftkulisse entstehen.

Die Tudorhallen als bauliche Anlage werden einer separaten Fördermaßnahme (siehe Maßnahme 6) zugeordnet, um die – derzeit noch offenen – Entwicklungsperspektiven des Gebäudes zu berücksichtigen.

Bauliche Maßnahmen

Flächenenverfügbarkeit: Der erste Schritt besteht im Erwerb des Grundstücks, um die Entwicklung und Gestaltung im Rahmen der Städtebauförderung umsetzen zu können.

Flächensanierung: Vor der Realisierung müssen voraussichtlich Altlasten saniert und die Bodenbeschaffenheit überprüft werden, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Durch die gewerbliche Vornutzung ist von umfangreichen Altlasten auszugehen.

Platzgestaltung unter Berücksichtigung historischer Bezüge, z.B. Entsiegelung im Bereich der ehemaligen Slipanlagen: Historische Elemente, wie die ehemaligen Slipanlagen, können freigelegt und in die Platzgestaltung integriert werden, um die Geschichte des Geländes sichtbar zu machen. Gleichzeitig soll durch grüne und blaue Elemente die ehemalige Slipanlage stilisiert interpretiert werden.

Platzgestaltung unter Berücksichtigung historischer Bezüge, z.B. Verwendung von historischem Oberflächenmaterial: Historische Materialien, wie Pflastersteine werden wiederverwendet, um den historischen Charakter des Geländes zu erhalten.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen: Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und andere Ausstattungselemente werden strategisch platziert, um den Komfort und die Sicherheit der Besucher:innen zu erhöhen.

Kaimauerinstandhaltung: Die Kaimauern müssen nach eingehenden Untersuchungen instandgesetzt werden, um ihre strukturelle Integrität zu gewährleisten und die Uferbereiche sicher und attraktiv zu gestalten.

Durch die Revitalisierung des brachgefallenen Schiffsbauplatzes wird dieser Ort zu einem lebendigen und multifunktionalen Raum, der historische Werte bewahrt und gleichzeitig moderne Anforderungen an städtische Kultur- und Erholungsflächen erfüllt.

Durch den sensiblen Umgang mit der Geschichte des Ortes und die Integration zeitgemäßer Elemente wird ein einzigartiger Ort der Begegnung und Erholung geschaffen, der sowohl kulturellen als auch sozialen Mehrwert bietet.

Die Entwicklung der Maßnahme „Schiffsbauplatz“ ist als ambitioniert einzuschätzen und kann nur durch Mitwirkung des Eigentümers – alternativ Flächenerwerb durch die Hansestadt Lübeck sowie zusätzlich erheblicher finanzieller Mittel umgesetzt werden.

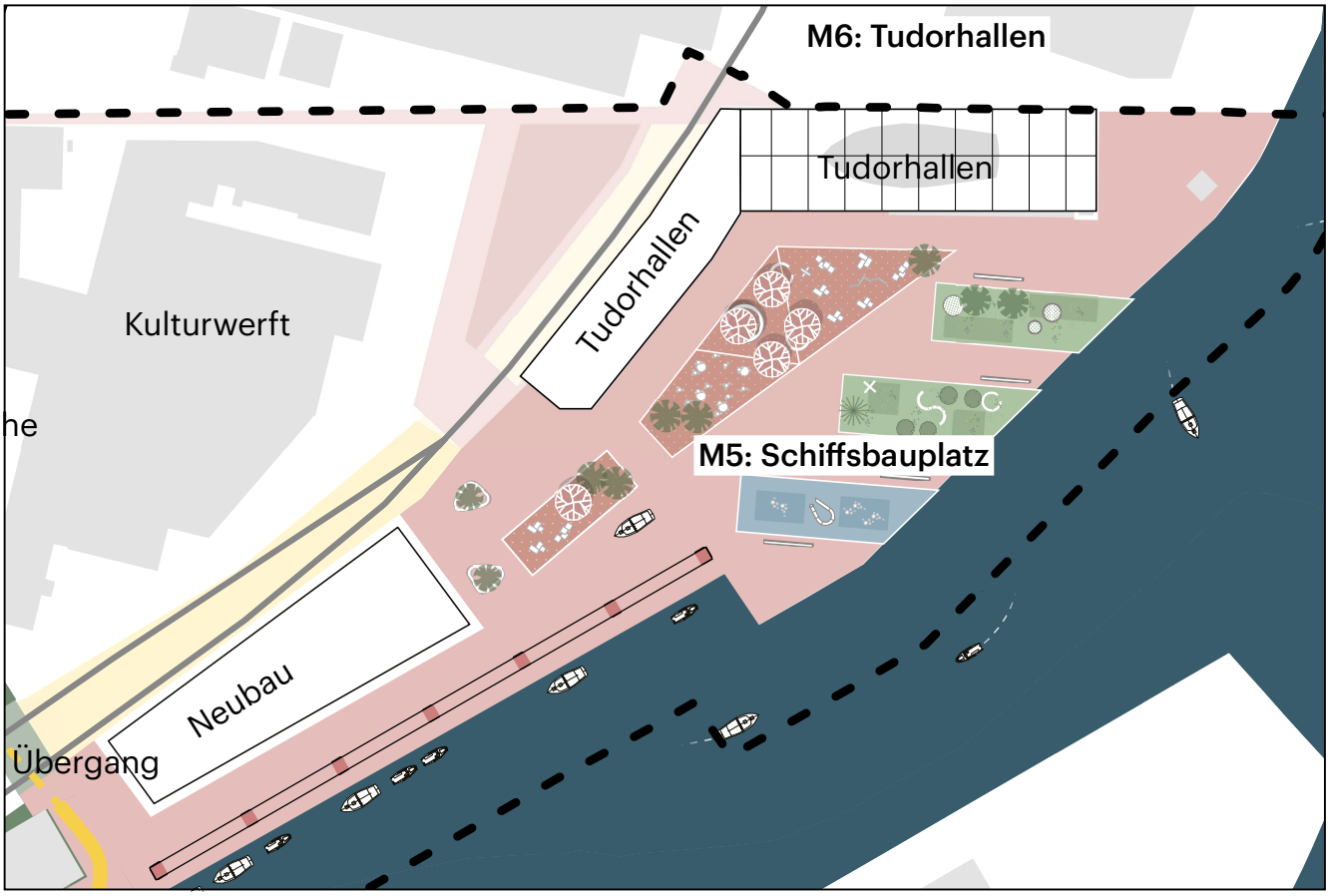


Abb. 44: Maßnahme 5: Schiffbauplatz

M6
Tudorhallen

Entwicklungsziele
Als Ergänzung und Fortsetzung der Maßnahme Schiffsbauplatz ist die Revitalisierung der Tudorhallen geplant. Diese ehemaligen Werfthallen bieten grundsätzlich Raum für unterschiedliche kulturelle und freizeitbezogene Nutzungen. Ein Ansatz könnte sein, die östliche Halle potenziell in ein Museum für maritime Themen umzuwandeln. Ein konkretes Nutzungskonzept liegt jedoch nicht vor und wäre Teil einer Vorplanung. Eine kulturelle oder freizeitbezogene Nutzung würde die im benachbarten Areal bereits entstandene Transformation der Kulturwerft unterstützen. Da der bauliche Zustand der Tudorhallen augenscheinlich als äußerst schlecht zu bewerten ist, ist mit einer aufwändigen Sanierung mit Teilneubau zu rechnen. Alternativ wäre auch die Stilisierung und Sicherung der Tudorhallen als Ruine bei gleichzeitiger Entwicklung des Schiffsbauplatzes als Zwischenschritt oder langfristige Lösung denkbar. Dadurch könnte eine kostenintensive bauliche Ertüchtigung vermieden werden. Gebäudespezifische Nutzungen wären dann jedoch nicht möglich, was insbesondere die Nutzbarkeit des Ortes in den Wintermonaten oder bei schlechter Witterung einschränken würde. Bei einer neuen multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüften. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.

Flächenenverfügbarkeit: Für beide oben genannten Herangehensweisen (die Sanierung der Tudorhallen oder die Nutzung als Ruinenkulisse) bedarf es für die Umsetzung entweder eine gemeinsame Verständigung mit dem Eigentümer, oder einen Flächenerwerb.

Flächensanierung:
Vor der Realisierung müssen voraussichtlich Altlasten saniert und die Bodenbeschaffenheit überprüft werden, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Durch die gewerbliche Vornutzung ist von umfangreichen Altlasten auszugehen.

Sicherung der ehemaligen Werfthallen (Tudorhallen):
Diese historischen Strukturen, insbesondere die Fassaden, werden stabilisiert und gegen weitere Verfallschäden gesichert.

Denkmalgerechte Sanierung Tudorhallen für unterschiedliche kulturelle oder freizeitbezogene Nachnutzungen: Die Hallen werden in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege und den Trägern einer potenziellen Nachnutzung renoviert, um ihre historische Substanz zu erhalten und gleichzeitig moderne Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Die östliche Halle könnte zu einem Museum umgebaut werden, das die Geschichte des Schiffsbaus und der Werft dokumentiert und so die historische Bedeutung des Standorts bewahrt. Eine Nutzungsidee liegt noch nicht vor. Ein Konzept sowie ein belastbares Trägermodell sind zu entwickeln.

Die Entwicklung der Maßnahme Tudorhallen ist als ambitioniert einzuschätzen und kann nur durch Mitwirkung des Eigentümers – alternativ Flächenerwerb durch die Hansestadt Lübeck – sowie zusätzlich erheblicher finanzieller Mittel umgesetzt werden. Auf der Gegenseite würde ein bedeutsames Stück Stadt vor dem Verfall bewahrt und könnte den Menschen als ein einmaliges Highlight in der Stadtkulisse Lübecks zugänglich gemacht werden. Die Variante als Stilisierung der „Kulisse“ könnte alternativ Ziele der Revitalisierung des Areals erreichen, allerdings mit eingeschrängtem Nutzungsprofil.

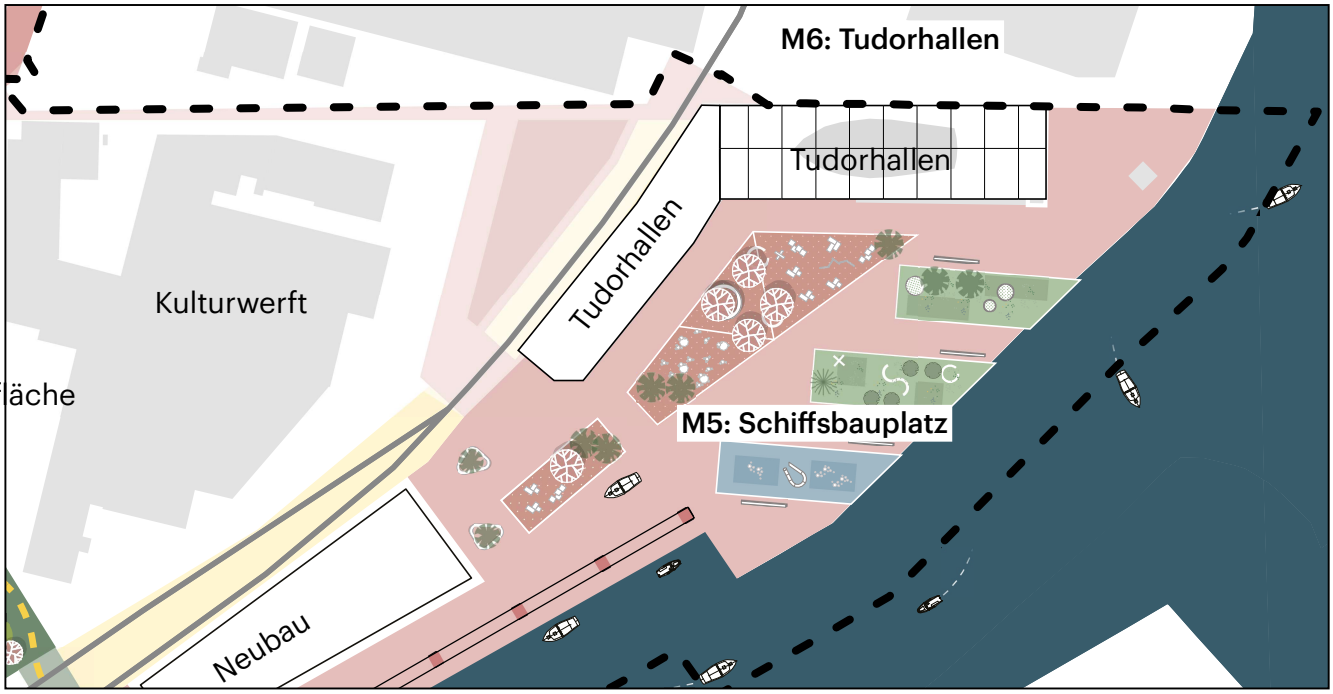


Abb. 45: Maßnahme 6: Tudorhallen

M7
Struckbachtal

Entwicklungsziele

Die Herstellung eines Fuß- und Radweges entlang einer Stadtnaturfläche im Struckbachtal bietet eine Gelegenheit, die Verbindung zwischen St. Lorenz Nord und Altstadt sowie Stadt und Natur zu stärken. Dabei werden sowohl ökologische als auch soziale Aspekte berücksichtigt, um einen multifunktionalen Raum für Erholung, Begegnung und historische Wertschätzung zu schaffen. Das Projekt verfolgt mehrere Entwicklungsziele, die durch konkrete Maßnahmen erreicht werden sollen.

Der Ausbau von Fuß- und Radwegen verbessert die Erreichbarkeit und Vernetzung in Nordwest zu den angrenzenden Stadtteilen und Freizeiteinrichtungen (wie zum Beispiel zum Stadion an der Lohmühle). Dies fördert die Nutzung und den Zugang zur Natur und schafft für den Fuß- und Radverkehr eine sichere, angenehme Wegeverbindung abseits eines Straßenraums. Durch die Schaffung von Grünflächen und klimafreundlichen Anpassungen wie Entwässerungsmulden wird das Gebiet ökologisch aufgewertet. Dabei sollte eine Renaturierung und Entrohrung des historischen Struckbach verfolgt werden, der in diesem Bereich verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt wird und im weiteren Verlauf in die Trave mündet. Diese Maßnahmen helfen, das Mikroklima zu verbessern, CO_2 zu binden und städtische Wärmeinseln zu reduzieren. Der Fuß- und Radweg wird so gestaltet, dass er vielfältige Begegnungsräume bietet. Spielplätze, Sitzgelegenheiten und Freizeitanlagen schaffen Orte für soziale Interaktionen und Erholung. Historische Eisenbahnrelikte und andere historische Elemente des Struckbachtals werden bewahrt und in die Gestaltung des Weges integriert. Dies fördert das Bewusstsein für die Geschichte des Gebiets und bereichert das Erlebnis der Besucher:innen.

Bauliche Maßnahmen

Vorbereitung der Fläche, Geländemodellierung: Zunächst wird das Gelände vorbereitet und modelliert, um eine stabile Basis für die weiteren Maßnahmen zu schaffen. Dabei werden die natürlichen Gegebenheiten berücksichtigt und angepasst. Die Entrohrung und Freilegung des Struckbachs ist zu prüfen.

Herstellung einer Fuß- und ggf. Radwegeverbindung: Es wird ein durchgängiger und gut ausgebauter Fuß- und Radweg hergestellt, der das Struckbachtal durchquert und an bestehende Wege anschließt. Die Wege werden barrierefrei und sicher gestaltet.



Abb. 46: Maßnahme 7: Struckbachtal

Ggf. Ausbildung der Wegeverbindung als Viadukt: Wo erforderlich, kann die Wegeverbindung auch als Viadukt ausgeführt werden, um Höhenunterschiede zu überwinden und eine neigungsunabhängige Verbindung zu gewährleisten. Dies erhöht die Zugänglichkeit und den Komfort für die Nutzenden und erhöht den unversiegelten Fußabdruck. Gleichzeitig kann so durch die Gestaltung ein besonderes Raumerlebnis in den Baumwipfeln hergestellt werden.

Wiederherstellung historischer Eisenbahnrelikte: Falls vorhanden können in Teilbereichen auch historische Eisenbahnrelikte wie Schienen, Brücken oder Signalanlagen restauriert und wegebegleitend, ggf. als Skulpturen, integriert werden. Diese Elemente dienen als Erinnerungsstücke und verleihen dem Weg einen einzigartigen historischen Charakter.

Klimagerechte Anpassung, Anlage von Entwässerungsmulden bzw. -leitungen: Um auf den Klimawandel zu reagieren, werden Entwässerungsmulden und -leitungen angelegt, die Regenwasser effektiv ableiten oder ggf. speichern. Diese Maßnahmen schützen die Umgebung vor Überschwemmungen und verbessern die Wasserversorgung des Landschaftsraums.

Bepflanzungen: Eine vielfältige Bepflanzung aus standortgerechten Bäumen, Sträuchern sowie ein- und mehrjährigen Stauden wird vorgenommen, um die Biodiversität zu fördern, Schatten zu spenden und die gesamte Qualität des Erscheinungsbilds des Weges zu erhöhen.

Instandsetzung des bestehenden öffentlichen Spielplatzes: Der bestehende Spielplatz Elisenstraße wird modernisiert, um den aktuellen Sicherheitsstandards zu entsprechen und attraktive Spielmöglichkeiten für Kinder zu bieten. Ein neuer zweiter Zugang über eine zusätzliche Wegeverbindung erhöht die Sicherheit und verbessert die Zugänglichkeit.

Anlage von Sitzmobiliar und sonstigen Ausstattungselementen: Sitzgelegenheiten und weitere Ausstattungselemente werden entlang des Weges platziert, um den Komfort und die Aufenthaltsqualität für die Besucher:innen zu erhöhen.

Die Revitalisierung des Fuß- und Radweges im Struckbachtal wird durch diese Maßnahmen zu einem integrativen und lebendigen Raum, der sowohl die Natur als auch die Geschichte des Gebiets hervorhebt. Die Kombination aus ökologischen Anpassungen, historischen Elementen und moderner Infrastruktur schafft einen einzigartigen Ort, der Erholung, Bildung und Begegnung fördert. Durch den Ausbau der Verbindungen und die Schaffung attraktiver Grünräume wird das Struckbachtal zu einem wertvollen Bestandteil des Stadtteils und fördert maßgeblich die Anbindung der Roddenkoppel an St. Lorenz Nord.

M8
Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

Entwicklungsziele

Um die Anbindung der Roddenkoppel an die Innenstadt weiter zu verbessern ist neben der Ertüchtigung der Eutiner Brücke auch die Herstellung einer zweiten neuen Brückenanlage für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Diese zweite Brückenanlage würde die Roddenkoppel an der Landungsstelle des ehemaligen Seegrenzschlachthofs treffen und dort auf den konzeptionell benannten Brückenplatz / Landekai übergehen. Da viele Parameter, z.B. die Schiffbarkeit des Stadtgrabens und damit verbunden die notwendige Brückenhöhe noch zu klären sind, ist die räumliche und kostenseitige Auswirkung nur grob einzuschätzen.

Ein Brückenschlag an dieser Stelle könnte evtl. einen wichtigen Beitrag für den Ausbau des Fernwärmenetzes leisten. Eine Querung des Wallhafens könnte dazu beitragen, ggf. Altstadtbereiche zu erschließen und eine hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten.

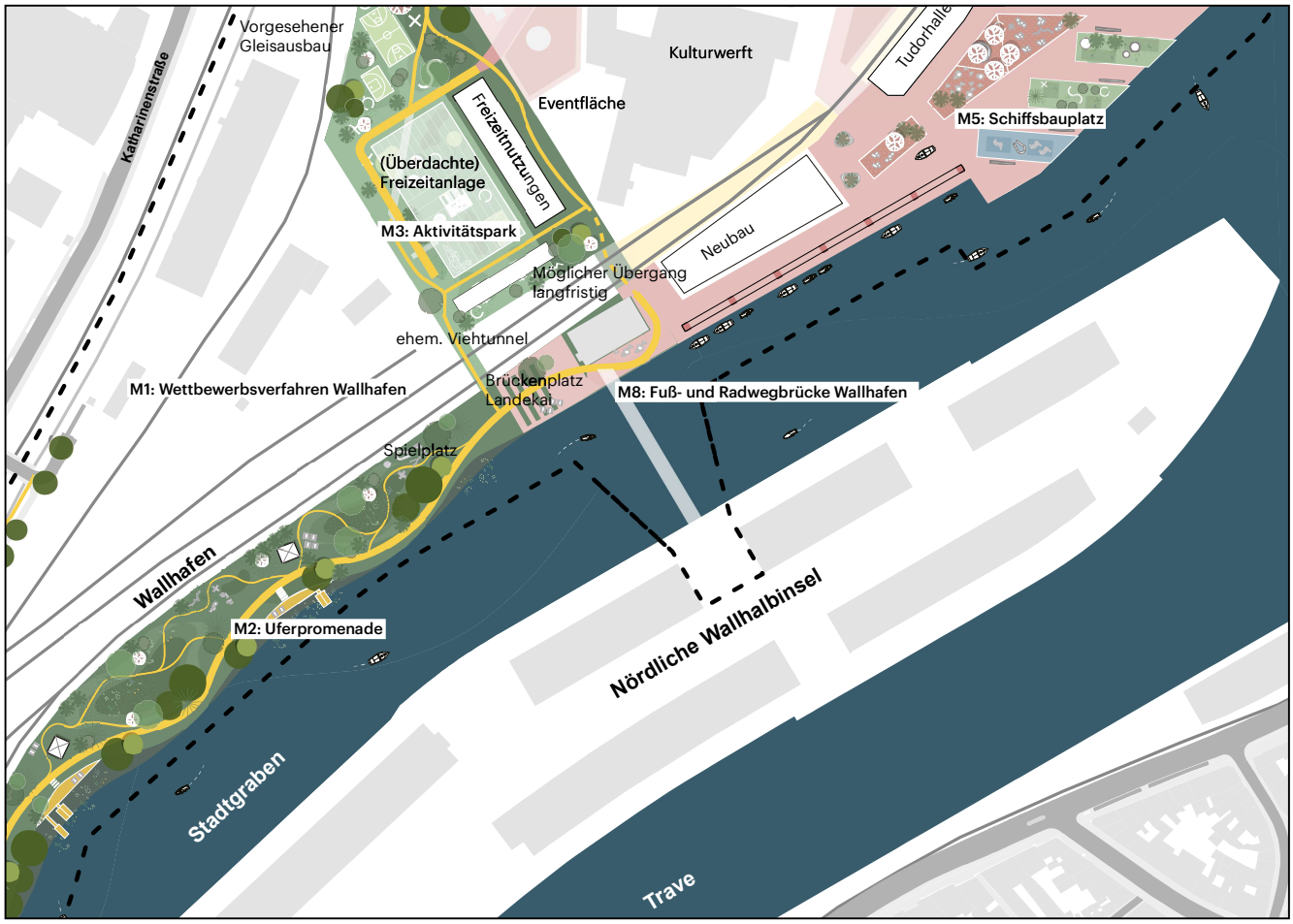


Abb. 47: Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

3.3 Maßnahmenkatalog

Mit dem IEK werden geeignete Maßnahmen definiert, mit denen eine Gebietsentwicklung angestoßen und die übergeordneten Entwicklungsziele der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Nordwest erreicht werden sollen. Folglich gilt das IEK als städtebauliche Planung und ist als Arbeits- und Steuerungsinstrument zu begreifen (siehe A 5.6.1. StBauFR 2015 SH). Im Fokus stehen bei den Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme Nordwest (Eigentumsverhältnisse, Entwicklungsperspektiven, Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümer:innen) die Maßnahmen der Städtebauförderung, die von der Hansestadt Lübeck umzusetzen sind. Insgesamt werden nur solche Maßnahmen aufgenommen, die als geeignet und grundsätzlich realisierbar angesehen werden (siehe Kapitel 3).

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog stellt diese Maßnahmen steckbriefartig dar und nimmt Bezug auf die Zielsetzungen, die Maßnahmeninhalte sowie die kommunalen Zuständigkeiten bei Planung, Bau und Trägerschaft und benennt Prioritäten der Umsetzung, zeitliche Perspektiven und Kostenansätze. Die Kostenansätze werden in Kapitel 4 vertiefend betrachtet.

Die Prioritäten der Einzelmaßnahmen leiten sich ab aus ihrer Bedeutung und Wirkung, die sie im Kontext der Gebietsentwicklung entfalten können. Die Einzelmaßnahmen Uferpromenade und Aktivitätspark sind beispielsweise von zentraler Bedeutung für die angestrebte Gebietsentwicklung und in der Realisierung mit hoher Priorität eingestuft: Diese Maßnahmen können die Erschließung und Vernetzung des Gebiets grundlegend verbessern und in ihrer Nutzung hinsichtlich Freizeit, Sport und Aufenthalt einen Mehrwert für die Stadtbevölkerung entfalten. Somit geben die Prioritäten auch einen gewissen (idealtypischen) zeitlichen Ablauf vor. Dennoch sind die Maßnahmen modular zu begreifen, d.h. es bestehen keine bedingten Abhängigkeiten untereinander. Die Maßnahmen sind grundsätzlich eigenständig / einzeln umsetzbar, falls sich z.B. zeigen sollte, dass andere Maßnahmen verzögert oder gar nicht realisiert werden können. Nicht zuletzt soll die Priorisierung eine gewisse Richtschnur in der Maßnahmenbearbeitung bieten, da die Realisierung aller Maßnahmen von der Mittelzuweisung für die Gesamtmaßnahme abhängen wird und zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar prognostiziert werden kann, wie die Zuwendungen ausfallen.

Auch ist der Kontext anderer, übergeordneter Planungen und Bauvorhaben zu berücksichtigen: Die Planungen zum Gleisausbau und zum möglichen Bahnhaltepunkt – oder der Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke können aufgrund ihrer räumlichen Auswirkungen die zeitlichen Perspektiven der Einzelmaßnahmen beeinflussen.

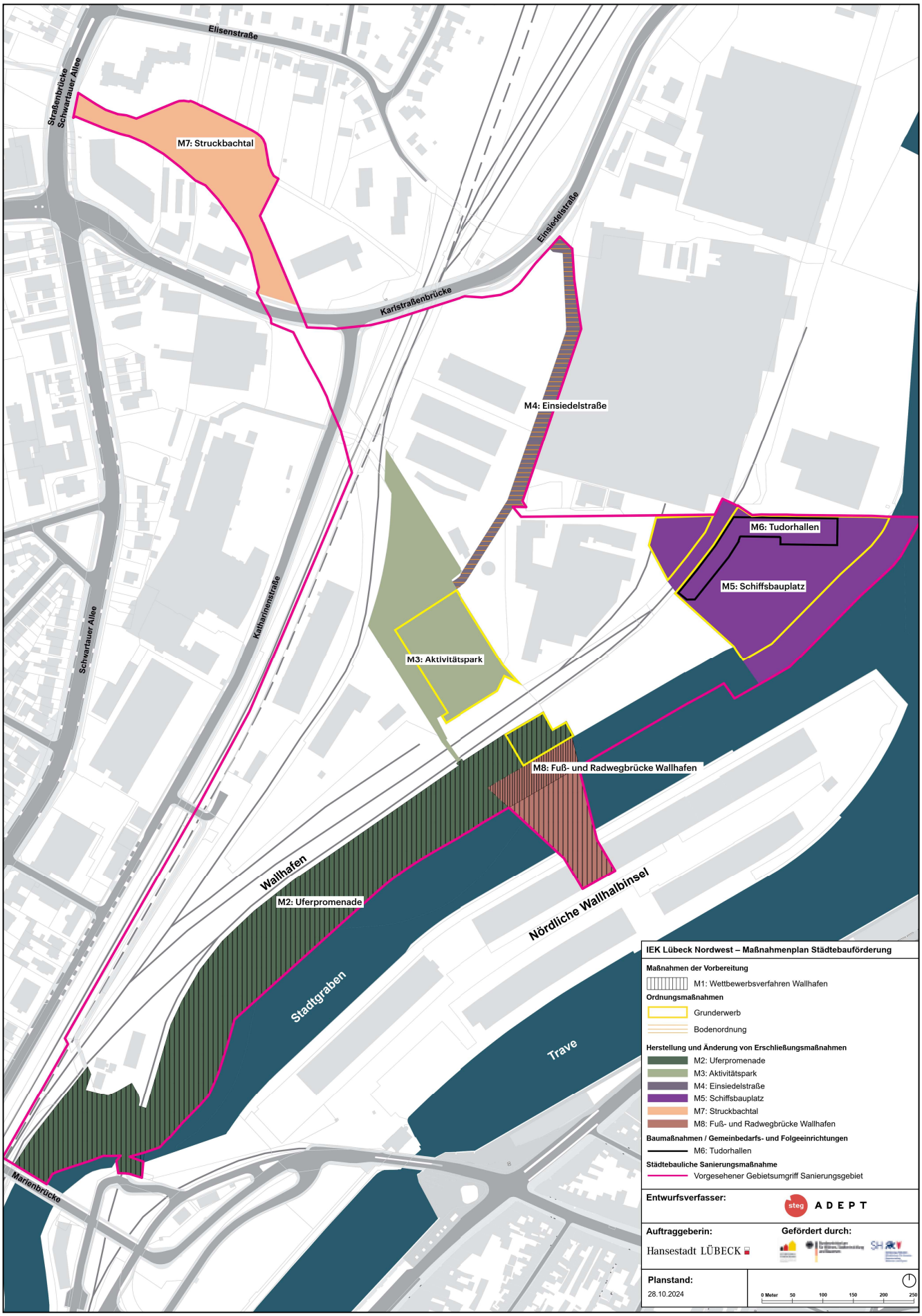


Abb. 48: Maßnahmenplan

Maßnahme 1	Wettbewerbsverfahren Wallhafen
Sanierungsziele	• Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs als Bestandteil der städtebaulichen Planung gemäß § 140 Nr. 4 BauGB
Beschreibung	Wesentliches Ziel der Gebietsentwicklung ist es, neue Verbindungen zu schaffen, Grün- und Freiraum herzustellen und die Wasserkante zugänglich zu machen. Dafür bietet der Bereich des Wallhafens große Potenziale – vorgesehen sind hier die Herstellung einer Uferpromenade, die idealerweise von der Eutiner Brücke bis zum Schiffsbauplatz führt, und die Anbindung des Aktivitätsparks und der möglichen Fuß- und Radwegbrücke zur Nördlichen Wallhalbinsel (siehe folgende Maßnahmen) mitdenkt. Um die Ansprüche an einen qualitativ hochwertigen und multicodierbaren Freiraum zu erfüllen, der in diesem Fall mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen umfasst, wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb als übergeordnete Planung durchgeführt. Dieser soll voraussichtlich aus einem Realisierungsteil bestehen, der sich auf die Einzelmaßnahme „Uferpromenade“ bezieht, und in einem Ideenteil konzeptionelle Ansätze für einen Brückenschlag aufzeigt. Inhaltlich zeigt diese Maßnahme umfassende Berührungspunkte zur Hafennutzung, zum Denkmalschutz und zur Klimaanpassung auf, sodass eine entsprechende fachlich-inhaltliche Abstimmung erforderlich ist.
Ziele	• Erarbeitung von Entwurfsideen für die Entwicklung der Wasserkante zur Qualifizierung der Planung • Auswahl eines Wettbewerbssiegers, der die anschließende Realisierungsplanung ausführt
Priorität	I
Zeitraum	2026-2027
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 39.000 m^2
Kosten	300.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (gemäß B 1.1 StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Der Bedarf an Grün- und Freiflächen wurde in der VU und anderen Planungsverfahren ermittelt. Die konzeptionelle Idee einer „neuen Uferkante“ entstand im Zukunftsforum unter Mitwirkung von Bürger:innen und externen Fachleuten. Auf diese Vorplanung soll der Wettbewerb aufbauen und qualifizierte Planungsideen für die Umsetzung der Uferpromenade ermitteln. Das Wettbewerbsergebnis soll die Grundlage für die Entwurfs- und Ausführungsplanung der Einzelmaßnahme Uferpromenade bilden – und die Entwicklung der weiteren Teilflächen steuern. Aufgrund der vorhandenen Unterführung unter die Bahngleise ist bereits ein Mindestmaß an Anbindung der Uferpromenade zur Roddenkoppel gegeben. Ziel der Maßnahme sollte sein, darüber hinaus weitere ausgebaute Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen.

Maßnahme 2	Uferpromenade
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen
Beschreibung	Die Umnutzung des Hafengebiets am Wallhafen bietet ein große Entwicklungspotenzial und soll als öffentliche Promenade die Erschließung des Gebiets grundlegend verbessern. Der mögliche Bereich für eine Umgestaltung im Rahmen der Städtebauförderung erstreckt sich dabei entlang des Stadtgrabens / Wallhafens ab Höhe Marienbrücke bis hin zum historischen Landekai des ehemaligen Seegrenzschlachthofs. Die Einbeziehung der Eutiner Brücke in die Maßnahme ist zu prüfen. Diese Maßnahme bietet die Möglichkeit, aus einer versiegelten Hafenkante eine ökologisch nachhaltige, grüne Uferpromenade zu entwickeln. Die Einzelmaßnahme zielt darauf ab, die Freiflächenqualität und das Mikroklima in Nordwest zu verbessern und die Uferbereiche und Wasserflächen zugänglich und erlebbar zu machen. Die Entwicklungsziele umfassen den Ausbau von Verbindungen, die Schaffung von Grünräumen, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante sowie die Schaffung von Räumen für Begegnung und öffentliches Leben. Die Belange von Hafen und Hafenbahn (Nutzung Wallhafen, Kaianlagen, Gleisharfe), Klimaanpassung und Denkmalschutz sind bei der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Maßnahme ist die Zielsetzung zu verfolgen, die Promenade über die Flächen eines Dritten in nordöstlicher Richtung fortzuführen. Hierzu sind Abstimmungen und rechtliche Sicherungen erforderlich, um einen baulichen Anschluss herstellen zu können. Das freiraumplanerische Wettbewerbsverfahren bildet hierzu die Grundlage (siehe Maßnahme 1).
Ziele	• Wegeverbindungen und Aufenthaltsräume am Wasser schaffen • Aktivitäten im Freien fördern • Uferkante erlebbar machen
Priorität	I
Zeitraum	2028-2036
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung der Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 34.000 m^2
Kosten	18.300.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Aktuell findet am Roddenkoppelkai ein Holzumschlag statt, der gem. HEP bis 2030 aus der Nutzung fällt. Für eine bauliche Umnutzung des Areals ist eine Abstimmung erforderlich, um Zuständigkeiten und Perspektiven dieser aktuellen Hafenanlage zu klären. Ein Grunderwerb des räumlich unmittelbar anschließenden Grundstücks durch die Hansestadt Lübeck ist zu verfolgen, um eine durchgehend öffentlich nutzbare Uferpromenade herzustellen.

Maßnahme 3	Aktivitätspark
Sanierungsziele	• Mangel an Flächen für Freiraum und Sport beheben • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen • Verbindungen ausbauen • Grünraum multifunktional herstellen • Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel
Beschreibung	Der Aktivitätspark bietet vielfältige Möglichkeiten zur freiraumplanerischen Entwicklung und Revitalisierung der Roddenkoppel. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Gebiet durch die Ansiedlung neuer Nutzungen und den Ausbau von Verbindungen, Entsiegelung und der Schaffung von Grünräumen sowie den Erhalt und die Nutzung historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Bereitstellung von Räumen für (Freizeit-)Sport und Bewegung, Begegnungen und öffentliches Leben: Gemäß der kommunalen Sportentwicklungsplanung sollen kleinteilige Sportflächen/-angebote realisiert werden, die grundsätzlich allen Bevölkerungsgruppen offenstehen, spontan genutzt und neben sportlichen Aktivitäten auch als Treffpunkte und Kommunikationsorte dienen sollen. Eine solche innovative und niedrigschwellige Ausrichtung kann auf benachbarte Stadtgebiete ausstrahlen und die Versorgung mit Sportangeboten verbessern. Potenziale für eine solche Umnutzung bieten insbesondere brachliegende Flächen in dem zentralen Teilbereich der Roddenkoppel. Die vorhandene Brachfläche, die seit dem Brand des Quarantänestalls besteht und von zwei Seiten baulich durch weitere ehemalige Stallungen eingefasst wird, könnte in geeigneter Weise baulich gefasst werden und durch (Teil-)Überdachungen o.ä. wetterunabhängige Sport- und Freizeitangebote im Sinne einer Freilufthalle bzw. „Halle für Alle“ schaffen. Zugleich könnte eine solche Rekonstruktion denkmalgerecht die Kubatur der ehemaligen Quarantänehalle erlebbar machen. Die ehemaligen Stallungen könnten – mit entsprechender Umnutzung – Räume für ergänzende, kleinteilige Vereinsangebote, aufsuchende Jugendarbeit und weitere geeignete Nutzungen bieten. Hinsichtlich der Erschließung des Gebiets sollte der Aktivitätspark eine wichtige „Scharnierfunktion“ übernehmen und Möglichkeiten der Querung der Bahntrasse berücksichtigen, um diese wesentliche Barriere im Gebiet perspektivisch aufzulösen, wenn Maßnahmen zum Gleisausbau und zur Einrichtung eines Bahnhaltepunkts umgesetzt werden.
Ziele	• Vielfältige Sport- und Freizeitangebote schaffen und den öffentlichen Raum beleben • Attraktive Wegeverbindung zwischen Einsiedelstraße und neuer Uferpromenade herstellen • Durch eine überdachte Halle ein ganzjähriges, witterungsunabhängiges Freizeitangebot für die Umgebung schaffen.
Priorität	I
Zeitraum	2028-2033
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Jugendarbeit Hansestadt Lübeck, Bereich Fachbereichsdienste, Kulturbüro Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Gebietsgröße	ca. 15.000 m^2
Kosten	9.400.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb von einzelnen Flächen durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende, interdisziplinäre Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.

Maßnahme 4	Einsiedelstraße
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen
Beschreibung	Die Umgestaltung der Einsiedelstraße soll die öffentliche Erschließung der Roddenkoppel für den motorisierten Individualverkehr und den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Hierzu ist eine entsprechende Ordnungsmaßnahme durchzuführen, da die Flächen aktuell als Privatstraße gewidmet sind bzw. sich in Teilbereichen im Besitz Dritter befinden.
Ziele	• Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen
Priorität	I
Zeitraum	2028-2030
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 3.500 m^2
Kosten	1.400.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Die Einsiedelstraße wird als private Erschließung von den Anrainern der Roddenkoppel genutzt. Eine öffentliche Anbindung soll die Erschließung der zukünftigen Entwicklung sicherstellen. Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.

Maßnahme 5	Schiffsbauplatz
Sanierungsziele	• Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Freiraum herstellen • Wasserkante zugänglich und nutzbar machen • Historische Werte erhalten und einer Nutzung zuführen
Beschreibung	Die Revitalisierung des brachgefallenen Werftgeländes mit den sogenannten Tudorhallen bietet die einmalige Möglichkeit, an einem exponierten Standort in Lübeck historische Werte zu bewahren. Die Maßnahme zielt darauf ab, das Areal durch die Schaffung eines öffentlichen Platzes, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserkante und den Erhalt historischer Werte zu einem lebendigen Stadtraum zu transformieren. Durch eine denkmalgerechte Platzgestaltung wird das ehemalige Gewerbeareal erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und verkörpert im besonderen Maße Lübecks Historie als Werftstandort. Es entstehen Promenaden, Sitzgelegenheiten und Freizeitbereiche, die den direkten Kontakt zum Wasser ermöglichen und Erholung bieten. Der neu gestaltete Schiffsbauplatz soll vielfältige Begegnungsräume bieten, darunter offene Flächen für Veranstaltungen, Sporteinrichtungen und ruhige Zonen für Erholung und Freizeitaktivitäten. Bei einer multifunktionalen Flächennutzung ist die Nutzung von Geothermie zu prüfen. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden. Die Tudorhallen als bauliche Anlage werden einer separaten Fördermaßnahme (siehe Maßnahme 6) zugeordnet, um die derzeit noch offenen Entwicklungsperspektiven – des Gebäudes zu berücksichtigen.
Ziele	• Einen bedeutenden Ort der Lübecker Industriekultur bewahren und öffentlich machen • Aufenthaltsgelegenheiten schaffen • Elemente des Wassers und des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen
Priorität	II
Zeitraum	2030-2035
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 22.000 m^2
Kosten	5.900.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Der Schiffsbauplatz ist ein bedeutender Ort der Lübecker Industriekultur. Das Gelände ist derzeit nicht öffentlich zugänglich und – in Verbindung mit den baulich verfallenden Tudorhallen – optisch in einem schlechten Zustand. Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Das freiraumplanerische-inhaltliche Konzept ist über ein Wettbewerbsverfahren zu ermitteln, hierzu ist eine umfassende Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungsbereichen erforderlich.

Maßnahme 6	Tudorhallen
Sanierungsziele	• Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen
Beschreibung	In Verbindung mit der Herstellung des Schiffsbauplatzes (Maßnahme 5) sollte die Revitalisierung der Tudorhallen verfolgt werden, weil diese denkmalgeschützen Werftanlagen historisch von herausragender Bedeutung sind und aktuell baulich verfallen. Grundsätzlich bieten die Hallen an diesem exponierten Standort Potenziale für unterschiedliche kulturelle und freizeitbezogene Nutzungen. Ein konkretes, tragfähiges Nutzungskonzept wäre in einem integrierten Prozess abzustimmen. Aufgrund des baulichen Zustands ist mit einer aufwändigen Sanierung oder einem Teilneubau zu rechnen. Ein anderer Entwicklungsansatz könnte sein, die Tudorhallen als „bauliche Kulisse“ – ohne Nutzung – für den Schiffsbauplatz wiederherzustellen. Die Nutzung von Geothermie ist zu prüften. Zudem sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden.
Ziele	• Ein bedeutendes Gebäude der Lübecker Industriekultur bewahren und nutzbar machen • Einen Raum für kulturelle, gastronomische und freizeitbezogene Nutzungen schaffen • Elemente des Schiffsbaus räumlich erlebbar machen
Priorität	III
Zeitraum	2030-2035
Trägerschaft	offen
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung Hansestadt Lübeck, Bereich Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	3.500 m^2 (Grundfläche)
Kosten	29.200.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Der bauliche Zustand der Tudorhallen ist augenscheinlich als äußerst schlecht zu bewerten – ein baulicher Verfall ist festzustellen. Im VU- und IEK-Prozess war keine Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers gegeben. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer besonderen geschichtlich-städtebaulichen Relevanz im IEK abgebildet. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein Grunderwerb durch die Hansestadt Lübeck zu verfolgen. Ein mögliches Nutzungskonzept für eine Revitalisierung der Tudorhallen liegt derzeit nicht vor.

Maßnahme 7	Struckbachtal
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen • Grünraum herstellen • Räume für Begegnung und öffentliches Leben herstellen • Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen
Beschreibung	Die Herstellung eines Fuß- und Radweges im Struckbachtal bietet eine Gelegenheit, die Verbindung zwischen St. Lorenz Nord und der Altstadt zu stärken. In der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege wurde das Struckbachtal als Teilabschnitt des möglichen Streckenverlaufs abgebildet. Bei einer Umgestaltung des Struckbachtals sind sowohl ökologische als auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Auf sichere, angenehme Wegeverbindungen abseits des Straßenraums ist zu achten. Durch die Schaffung von Grünflächen und klimafreundlichen Anpassungen wie Entwässerungsmulden kann das Gebiet ökologisch aufgewertet werden. Grundlegende Zielsetzung ist die Renaturierung und Entrohrung des historischen Struckbach, der in diesem Bereich verrohrt und unterirdisch als Flutgraben geführt wird und im weiteren Verlauf in die Trave mündet. Diese Maßnahmen können helfen, das Mikroklima zu verbessern, CO^2 zu binden und städtische Wärmeinseln zu reduzieren. Der städtische Spielplatz Elisenstraße wird in die Maßnahme einbezogen und aufgewertet. Bei der Umgestaltung des Struckbachtals können ggf. historische Eisenbahnrelikte und andere historische Elemente des Struckbachtals in die Gestaltung integriert werden.
Ziele	• Eine ökologisch sensitive Wegeverbindung schaffen • Eine angenehme Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr herstellen • Elemente der ehemaligen Bahngleise sichtbar werden lassen
Priorität	III
Zeitraum	2032-2035
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV) Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 10.000 m^2
Kosten	3.900.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Das Struckbachtal bietet sich für eine Wegeverbindung durchs Grüne an. Ein Projektantrag für ein Bundesprogramm zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel, der 2021 gestellt wurde, war nicht erfolgreich. Dieser kann aber als Grundlage für die weitere Konzeption und Ausgestaltung herangezogen werden. Die Maßnahmenumsetzung ist zeitlich/baulich in Abhängigkeit zu dem Ersatzneubau der Karlstraßenbrücke zu betrachten.

Maßnahme 8	Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen
Sanierungsziele	• Verbindungen ausbauen
Beschreibung	Um die Anbindung der Roddenkoppel an die Innenstadt weiter zu verbessern, ist neben der Ertüchtigung der Eutiner Brücke auch die Herstellung einer zweiten neuen Brückenanlage für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Diese zweite Brückenanlage würde die Roddenkoppel an der Landungsstelle des ehemaligen Seegrenzschlachthofs treffen und dort auf den konzeptionell benannten Brückenplatz/Landekai treffen. Da viele Parameter, z.B. die Schiffbarkeit des Stadtgrabens und damit verbunden die notwendige Brückenhöhe, noch zu klären sind, ist die räumliche, zeitliche und kostenseitige Auswirkung nur grob einzuschätzen. Ein Brückenschlag an dieser Stelle könnte evtl. einen wichtigen Beitrag für den Ausbau des Fernwärmenetzes leisten. Eine Querung des Wallhafens könnte dazu beitragen, ggf. Altstadtbereiche zu erschließen und eine hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten.
Ziele	• Eine öffentliche Wegeverbindung schaffen • Eine sichere Fuß- und Radverkehrsverbindung schaffen
Priorität	III
Zeitraum	2035-2038
Trägerschaft	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr
Federführung	Planung und Durchführung Baumaßnahme: Sanierungsträger
ggf. weitere Beteiligte	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority Hansestadt Lübeck, Bereich UNV, Klimaleitstelle
Gebietsgröße	ca. 6.500 m^2 (Suchraum)
Kosten	12.500.000,00 € brutto
Finanzierung	Städtebauförderungsmittel (B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen StBauFR SH 2015 SH)
Sachstand	Eine Brückenverbindung wurde im B-Plan-Verfahren Nr. 01-77-00 „Nördliche Wallhalbinsel“ thematisiert. Für die Herstellung einer möglichen Brückenanlage über den Stadtgraben wurden auf der Wallhalbinsel Flurstücke für die Anbindung in der Bauleitplanung reserviert. Eine Aktion des ArchitekurForumLübeck e.V. hat 2019 durch eine temporäre Brückenanlage die Potenziale einer solchen Verbindung verdeutlicht.



Abb. 49: Blick auf den Hafenbereich im Untersuchungsgebiet

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Für eine erfolgreiche Umsetzung des IEK sollen Städtebauförderungsmittel eingeworben werden, um die Finanzierung der öffentlichen Maßnahmen sicherzustellen. Hierfür wird im Folgenden eine Kostenübersicht aufgezeigt, die die erwarteten Ausgaben und Einnahmen gegenüberstellt. Die planerische Basis wird durch das IEK (vgl. Kapitel 3) dargestellt.

4.1 Annahmen und Vorgehensweise

Zum Zeitpunkt der VU wurden die in der Kostenübersicht aufgestellten Positionen auf Grundlage von pauschalen Ansätzen und geschätzten Massen überschlägig kalkuliert. Die Kosten wurden dabei auf Basis von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit (Kostensammlung, Baukostenindizes usw.) ermittelt. Die Kostenschätzungen entsprechen dem übergeordneten, bestehenden Konkretisierungsgrad des IEK.

In der Kostenübersicht werden ausschließlich die Investitionskosten dargestellt, die bei der Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen auf Seiten der öffentlichen Hand anfallen. Dies umfasst Investitionen in Grün- und Freizeitanlagen, soziale und technische Infrastruktur (Sportanlagen, Verkehrsanlagen) und einzelne hochbauliche Anlagen. Nicht enthalten sind Entwicklungs- und Hochbaukosten für solche Maßnahmen, deren Umsetzung durch Dritte zu tragen sein wird. Aufgrund der Planungstiefe des IEK kann bei der Begriffsdefinition der Kostenübersicht nicht auf die Definitionen der DIN 276 oder anderer Normen zurückgegriffen werden, da dies einen weitreichenden Konkretisierungsgrad erfordern würde. Nicht erfasst werden die Kosten des laufenden Betriebs und der ständigen Unterhaltung der neu geschaffenen Infrastruktureinrichtungen oder Gebäude.

In diesem Bericht werden nur die Kosten dargestellt, die durch die Umsetzung des IEK für die Hansestadt Lübeck entstehen würden (Verursacherprinzip). Kosten für Maßnahmen, die vor der Voruntersuchung bereits beschlossen wurden (z.B. für den Ausbau / die Sanierung von Verkehrsanlagen), die durch andere Planungen in das Gebiet hineinragen (z.B. Ausbau des Radschnellwegs) oder nicht im Gebiet liegen und deren Ursache demnach nicht in der Umsetzung des IEK liegt, werden ausgeschlossen, auch wenn räumliche oder zeitliche Zusammenhänge vermutet werden könnten.

Die Kosten werden statisch, bezogen auf einen Stichtag, dargestellt. Die Kosten für die Umsetzung sind jedoch dynamisch – im weiteren Verlauf der Entwicklung wird die Kostenaufstellung daher Veränderungen unterliegen, die z.B. ausgelöst werden können, wenn:

- sich einzelne Maßnahmen inhaltlich / planerisch verändern,
- sich der geschätzte Realisierungszeitpunkt verzögert und dadurch Inflation und Baupreissteigerungen anders betrachtet werden müssen,
- sich bereits geplante Maßnahmen als nicht realisierbar erweisen,
- neue rechtliche oder planerische Entwicklungen Umplanungen erfordern
- u.v.m.

Dies bedeutet, dass die Kostenaufstellung im weiteren Verlauf immer wieder den aktuellen Planungen und Gegebenheiten angepasst und die vorliegenden Zahlen weiterentwickelt werden müssen. Die Schätzung der statischen Kosten erfolgte im Juni 2024 auf Basis von Erfahrungswerten zum Stand 2023. Alle Maßnahmen werden in Bezug auf dieses Jahr (2023) geschätzt (= Basiskosten, vgl. Kapitel 4.2).

Es werden keine Finanzierungskosten (Zinsen, Bearbeitungsgebühren für Darlehen etc.) angesetzt. Die Basiskosten werden brutto aufgeführt.

4.2 Kostenaufstellung

Die mit den Verwaltungsstellen abgestimmten Basiskosten stellen die Summe verschiedener Einzelkostenpositionen dar, die notwendig sind, um ein bestimmtes Werk zu erstellen (z.B. Herstellung eines m² Fahrbahn oder einer Leuchte). Dieser Wert wird auf die Anzahl (z.B. m²-Gesamtzahl für Fahrbahnen, Anzahl Leuchten insgesamt) oder die aus dem IEK überschlägig gemessenen Flächen bezogen, so dass die für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen entstehenden Kosten abgebildet werden können. Es handelt sich dabei um eine erste überschlägige und grobe Ermittlung von möglichen Kosten mit dem Stand Juni 2024. Die Basiskosten stellen die Grundlage für die Kostenübersicht dar, die nach bestimmten Kostenarten gegliedert ist.

Basiskosten

Die Basiskosten werden entsprechend der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein aufgegliedert:

1. **Maßnahmen der Vorbereitung:** Dies umfasst die Kosten für die Durchführung der VU und Aufstellung des IEK, für (übergeordnete) städtebauliche Planungen wie z.B. Wettbewerbe und Bauleitplanverfahren sowie für sonstige Voruntersuchungen und Gutachten.
2. **Maßnahmen der Durchführung:** Dies umfasst Ordnungsmaßnahmen, wie Kosten für Bodenordnung und Grunderwerb, ggf. das Umsetzen von Betrieben, die Freilegung von Grundstücken (Beseitigung baulicher Anlagen, Entsorgung belasteter Böden, Beseitigung sonstiger Anlagen), die Gebäuderestwertentschädigung bei der Beseitigung baulicher Anlagen sowie die Herstellung und/oder Änderung von Erschließungsanlagen (Straßen, Geh- und Radwege, Modernisierung von Kaianlagen, Herstellung von Grün- und Freizeitanlagen).
3. **Baumaßnahmen:** Dies umfasst die Modernisierung bestehender baulicher Anlagen, die Herstellung von hochbaulichen und weiteren baulichen Maßnahmen.

Preissteigerungen

Die ermittelten Basiskosten werden aufgrund der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen erst in den folgenden Jahren anfallen, weshalb davon auszugehen ist, dass sich die tatsächlichen Werte aufgrund der allgemeinen Preissteigerung, aufgrund der Steigerung von Baukosten sowie der Kostensteigerung für bestimmte Roh- und Hilfsstoffe erhöhen werden. Daher werden auf die Basiskosten Preissteigerungen aufgeschlagen. Um die Höhe zu ermitteln, werden folgende Tatsachen herangezogen und Annahmen getroffen:

- Das Inflationsziel der Europäischen Zentralbank (EZB) sieht einen Wert in Höhe von 2 % jährlich vor. Der Preissteigerungsindex der letzten Jahre (ab 2022) betrug im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr aufgrund der allgemeinen politischen Entwicklungen eher 5 bis 10 %, hat sich jedoch in 2024 wieder reduziert. Vor dem Hintergrund der aktuellen Geldpolitik der EZB ist davon auszugehen, dass der Inflationswert weiterhin der Zielmarke von 2 % folgen soll und dass sich die Preissteigerung in den kommenden Jahren diesem Wert von oben annähert.
- Die Preissteigerungen im Baugewerbe schwankten. Sie lagen vor einigen Jahren bei rund 3 bis 7 % jährlich (je nach Bausektor) und somit höher als die Inflation. Durch die hohe Inflation sind in den vergangenen zwei Jahren die Zinssätze stark gestiegen, was die Baukosten erhöhte und somit die Bautätigkeiten erheblich reduzierte. Es ist davon auszugehen, dass die Bautätigkeit mit sinkender Inflation wieder zunimmt und die Preissteigerungen auf einem ähnlichen Niveau wie vor der Krise liegen werden.
- Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen wird für die Preissteigerungen, die sich aus der Inflation und der Entwicklung der Baukosten ergeben, ein unterer Wert von 3 % und ein oberer Wert von 7 % angenommen. Diese beiden Werte definieren den Korridor, in dem die Kosten voraussichtlich liegen werden. Daher wird für die Kalkulation der Baukosten eine gemittelte Preissteigerung von 5% jährlich angenommen.

Die Werte aus der nachstehenden Tabelle sind entsprechend dieser Preissteigerungen hochgerechnet, je nachdem, für welches Jahr die Baumaßnahmen zu erwarten sind.

4.3 Kostenfinanzierung: Ausgaben und Einnahmen

In einer Kosten- und Finanzierungsübersicht hat die Gemeinde die Kosten einer Gesamtmaßnahme aufzuzeigen, die ihr voraussichtlich entstehen, und ihre Vorstellungen über die Kostendeckung darzulegen. Die unter den o.g. Rahmenbedingungen ermittelten Kosten ergeben die folgende Kosten- und Finanzierungsübersicht für die im Maßnahmenkatalog dargestellten Einzelmaßnahmen der Städtebauförderung. Diese Einzelmaßnahmen werden in der Kosten- und Finanzierungsübersicht keinen konkreten Fördertatbeständen der geltenden Städtebauförderungsrichtlinien zugeordnet, sind aber in sich so definiert und räumlich abgegrenzt, dass sie allesamt grundsätzlich förderfähig sind.

Ausgaben

Maßnahmen der Vorbereitung	
Vorbereitende Untersuchungen und Erstellung IEK	300.000,00 €
Wettbewerbsverfahren Wallhafen	300.000,00 €
Städtebauliche Planung / Bauleitplanung	600.000,00 €
Summe brutto in €	**1.200.000,00 €**

Maßnahmen der Durchführung	
Ordnungsmaßnahmen	
Erwerb von Grundstücken	2.600.000,00 €
Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung	100.000,00 €
Uferpromenade	18.300.000,00 €
Aktivitätspark	9.400.000,00 €
Einsiedelstraße	1.400.000,00 €
Schiffsbauplatz	5.900.000,00 €
Struckbachtal	3.900.000,00 €
Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen	12.500.000,00 €
Baumaßnahmen	
Tudorhallen	29.200.000,00 €
Summe brutto in €	**83.300.000,00 €**

Maßnahmen der Abwicklung	
Sanierungs- und Entwicklungsträger	3.000.000,00 €
Öffentlichkeitsarbeit	80.000,00 €
Sonstige Maßnahmen der Abwicklung	20.000,00 €
Summe brutto in €	**3.100.000,00 €**

Summe gesamt brutto in €	**87.600.000,00 €**

Einnahmen

Einnahmearten	
Erhaltene Zuwendungen (Bundes- und Landesmittel)	450.000,00 €
Von der Gemeinde bereitgestellte Eigenmittel	50.000,00 €
Ausgleichsbeträge (geschätzt)	500.000,00 €
Ergänzende Förderprogramme (geschätzt)	2.400.000,00 €
Eigenanteile, die von der Gemeinde zur Finanzierung nicht zuwendungsfähiger Ausgaben zu erbringen sind (geschätzt)	1.500.000,00 €
Eigenanteile, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes zu erbringen sind (geschätzt)	21.200.000,00 €
Summe brutto in €	**26.100.000,00 €**

Zusammenfassung Ausgaben und Einnahmen / Finanzierungsbedarf

Gesamtkosten brutto in €	**87.600.000,00 €**
Gesamteinnahmen brutto in €	**26.100.000,00 €**
vsl. Finanzierungsbedarf, der aus Mitteln der Städtebauförderung getragen werden soll (Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen) brutto in €	**61.500.000,00 €**

Für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist die Hansestadt Lübeck auf Mittel aus der Städtebauförderung angewiesen, da die Hansestadt Lübeck die Kosten einer solchen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nicht aus eigenen Mitteln finanzieren kann. Daher steht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem IEK unter dem Vorbehalt der Unterstützung durch Städtebauförderungsmittel.

Die Gesamtkosten für die Einzelmaßnahmen der Gesamtmaßnahme Nordwest liegen bei prognostizierten rund 87,6 Mio. € brutto. Diesen stehen geschätzte Einnahmen von rund 26,1 Mio. € brutto gegenüber – von denen die Hansestadt Lübeck aufgrund förderrechtlicher Regelungen als zusätzliche Eigenanteile bereits etwa 87%, also 22.750.000 € tragen müsste. Diese zusätzlichen kommunalen Eigenanteile sind einerseits bei sogenannten Maßnahmen der Abwicklung (d.h. bei der Beauftragung eines Sanierungs- und Entwicklungsträgers) zu leisten, da die Förderfähigkeit solcher Ausgaben nur zu 50% besteht. Andererseits sind die Förderquoten für besondere baulich-investive Fördertatbestände begrenzt.

Der offene Finanzierungsbedarf beträgt somit 61,5 Mio. € brutto. Es ist nicht zu erwarten, dass ein Finanzierungsbedarf in dieser Höhe über Mittel der Städtebauförderung getragen werden kann. De facto gibt es keinen kommunalen Anspruch auf Städtebauförderungsmittel. Die finanzielle Ausstattung der Städtebauförderungsprogramme ist abhängig von Bundes- und Landeshaushalten, zudem erfolgt die Verteilung von Zuwendungen nach bedarfsorientierten Einzelfallentscheidungen durch den Fördermittelgeber.

Die Städtebauförderung wird gemeinsam i.d.R. zu je einem Drittel von Bund, Land und Kommune getragen. In einer theoretischen Annahme bezogen auf den o.g. offenen Finanzierungsbedarf würde die reguläre Anteilsfinanzierung 33%, also 20.500.000 € betragen. Da eine solche 100%ige Finanzierung über
ungsmittel jedoch nicht zu erwarten ist, kann dieser Wert nur als rechnerische Mindestgröße angesehen werden.

Somit liegt der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck bei insgesamt mindestens 42.750.000 €, dürfte aber nach Schätzungen unter Einbezug der aktuellen Situation der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein mit ca. 65.000.000 € anzusetzen sein. Wenn die Hansestadt Lübeck eine weiterführende Programmumsetzung anstrebt, ist eine haushalterische Ordnung von kommunalen Mittel in dieser Höhe herzustellen.

Der Fördermittelgeber sieht für 2026 die Einführung neuer Städtebauförderungsrichtlinien für Schleswig-Holstein vor. Die Förderfähigkeiten und/oder -quoten von Einzelmaßnahmen können sich in den neuen Richtlinien verändern.

5 Verfahrungsrechtliche Abwägung

Das Besondere Städtebaurecht bietet Kommunen verschiedene Verfahren an, um städtebauliche Missstände zu beheben und Entwicklungs- und Sanierungsziele im Rahmen einer zeitlich und räumlich begrenzten und klar definierten Maßnahme umzusetzen. Voraussetzung für die Anwendung dieser Instrumente ist die Erfüllung der Ausgangsvoraussetzungen gemäß § 136 BauGB, die im folgenden Abschnitt überprüft werden.

5.1 Einheitliche Vorbereitung, Durchführung und qualifiziertes öffentliches Interesse

Gemäß § 136 (1) BauGB können für folgende Sanierungsmaßnahmen die Instrumente des Sanierungsrechts angewandt werden:

- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen.
- Es muss sich somit um eine Sanierungsmaßnahme handeln, die einheitlich vorbereitet und zügig durchgeführt wird (Gesamtmaßnahme) und deren Umsetzung im öffentlichen Interesse liegt.

Prüfung des Belangs „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Stadt und Land“
Städtebau ist die vorausschauende Ordnung insbesondere des baulichen Geschehens in Stadt und Land, einschließlich der dazugehörenden Bodennutzungen nicht baulicher Art für Freizeit und Erholung. (vgl. hierzu: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Handwörterbuch der Raumordnung 2005, Seite 1054 ff.). Im IEK (vgl. Kapitel 3) werden entsprechende städtebauliche Maßnahmen aufgezeigt, die neben baulichen Anlagen auch nichtbauliche Anlagen für Freizeit und Erholung aufzeigen, so dass mit der Umsetzung des IEKs städtebauliche Maßnahmen im Sinne des BauGB angestrebt werden.

Sanierungsmaßnahmen setzen voraus, dass städtebauliche Missstände bestehen, was mit Kapitel 2.15 aufgezeigt wurde, und, dass die städtebaulichen Maßnahmen zur Behebung der Missstände beitragen, was mit Kapitel 3.3 aufgezeigt wurde (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger § 136 Rn. 33).

Mit der Vorgabe „in Stadt und Land“ wird dargestellt, dass die Maßnahme nicht auf besondere Bereiche einer Kommune beschränkt ist, sondern generell in allen Bereichen einer Kommune angewandt werden kann.

Dieser Belang ist somit erfüllt.

Prüfung des Belangs „Einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung“
Für die Anwendung des Sanierungsrechts ist eine einheitliche Vorbereitung und zügige Umsetzung erforderlich.
Die einheitliche Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme umfasst eine integrierte Betrachtung aller Interessen und fachlichen Belange, die in einem Entwicklungskonzept aufgezeigt werden. Diese einheitliche Vorbereitung wurde mit der Durchführung der VU und der in diesem Prozess durchgeführten integrierten Betrachtung und Abwägung aller Belange sichergestellt. Mit dem IEK wurden einheitliche Sanierungsziele definiert, die verortet wurden und für deren Umsetzung Maßnahmen definiert sind. Die Ergebnisse dieses Prozesses werden mit diesem Untersuchungsbericht integriert dokumentiert.

Für eine zügige Umsetzung der Sanierungsmaßnahme soll diese gemäß § 142 (3) BauGB innerhalb einer Frist von 15 Jahren umgesetzt werden. Die Umsetzung des IEK kann entsprechend der Kapitel 3.3 und 6 im Rahmen dieser Frist realisiert werden. Zur Umsetzbarkeit der Sanierungsmaßnahme innerhalb des Zeitraums wird das vorgeschlagene Sanierungsgebiet deutlich kleiner gefasst als das Untersuchungsgebiet der VU, weil so die Abhängigkeiten zu weiteren, derzeit noch offenen Planungsmaßnahmen (z.B. FFBQ) reduziert werden können. Außerdem werden im Maßnahmenkatalog nur mögliche Fördermaßnahmen der Städtebauförderung definiert, die als geeignet und grundsätzlich umsetzbar angesehen werden.

Dieser Belang ist erfüllt, wenn ausreichend Städtebaufördermittel zur Verfügung stehen.

Prüfung des Belangs „Besonderes öffentliches Interesse“
Um die Anwendung von Instrumenten des Besonderen Städtebaurechts begründen zu können, bedarf es eines Nachweises für ein qualifiziertes öffentliches Interesse. Ein reines öffentliches Interesse oder das Vorliegen von städtebaulichen Missständen sind nicht ausreichend. Ein qualifiziertes öffentliches Interesse kann dann nachgewiesen werden, wenn abzusehen ist, dass die Behebung der vorgefundenen städtebaulichen Missstände im öffentlichen Interesse stehen, allerdings nicht alleinig mit den Möglichkeiten des Allgemeinen Städtebaurechts angegangen werden können.

Die Bandbreite der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet und die Notwendigkeit der Behebung wurden in Kapitel 2.15 beschrieben. Eine Neustrukturierung und Aufwertung von Nordwest dient dem Gemeinwohl, da sich die bestehenden städtebaulichen Missstände negativ auswirken. Eine Neustrukturierung und Weiterentwicklung dieser zentralen Flächen bieten zudem das Potenzial, die öffentliche Erreichbar- und Erlebbarkeit der heute kaum zugänglichen Wasserlagen gegenüber der Altstadt (Stadtgraben und Trave) zu ermöglichen und zu verbessern. Hierdurch kann für den gesamten Stadtraum westlich der Altstadt eine bessere Anbindung an die Wasserlagen sichergestellt werden. Darüber hinaus kann die innere Erschließung der Flächen erhöht und es können private bauliche Aktivitäten angeregt werden.

Aufgrund der spezifischen Eigentümersituation (ein Großteil der entwicklungsrelevanten Flächen befinden sich in Privatbesitz) und dem Bedarf nach Investitionen in öffentliche Infrastrukturen (siehe Kapitel 2) muss die Kommune zur Umsetzung Rechtsinstrumente anwenden, mit denen sie eine einheitliche Gesamtentwicklung in Nordwest gewährleisten kann. Zur Umsetzung dieser erforderlichen öffentlichen Investitionen bedarf es der ergänzenden Anwendung des Besonderen Städtebaurechts, wodurch sich ein qualifiziertes öffentliches Interesse für die Gebietsentwicklung begründen lässt.

5.2 Behebung städtebaulicher Missstände

Das Vorliegen städtebaulicher Missstände gemäß § 136 (2) und (3) BauGB wurde in Kapitel 2.15 nachgewiesen.

5.3 Wahl der Verfahrensart

Das Untersuchungsgebiet wurde 2019 in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen, weshalb entsprechende Passagen des Baugesetzbuches in Verbindung mit der Städtebauförderungsrichtline des Landes Schleswig-Holstein von 2015 bei der Auswahl der passenden Gebietskulisse, der Wahl des Verfahrens und der Gebietsabgrenzung zu beachten sind.

Gemäß der Richtlinie können obengenannte Städtebauförderungsgebiete von der Gemeinde u.a. als Stadtumbaugebiet gemäß § 171 b BauGB oder als Sanierungsgebiet durch Satzung nach § 142 BauGB festgestellt werden. Die städtebauliche Gesamtmaßnahme kann auch aus mehreren Stadtumbaugebieten und/oder Sanierungsgebieten bestehen.

Beim Stadtumbaugebiet liegt der Fokus auf der Anpassung von städtebaulichen Strukturen in Gebieten, die durch einen hohen Funktionsverlust gekennzeichnet sind. Mittels eines IEK werden zentrale Entwicklungsziele definiert, die durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln in die Realisierung gebracht werden können. Mittels eines Städtebaulichen Sanierungsgebiets können städtebauliche Missstände mit Ordnungs- und öffentlichen Baumaßnahmen sowie flankierenden bodenrechtlichen Instrumenten behoben werden. Demnach können aufgestellte Sanierungsziele durch Städtebauförderungsmittel finanziert und mit zusätzlichen bodenrechtlichen Sonderrechten in ihrer Umsetzung und Wirkung verstärkt werden. Der Einsatz der flankierenden Instrumente (z.B. erweiterte Genehmigungsvorbehalte und eine Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen) richtet sich nach der Wahl des Sanierungsverfahrens. Das Baugesetzbuch unterscheidet zwei unterschiedliche Sanierungsverfahren:

- Beim **vereinfachten Sanierungsverfahren** gilt grundsätzlich ein Genehmigungsvorbehalt u.a. bei der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Vorhaben. Demnach bedarf es bei oben genannten Vorhaben neben der bauordnungsrechtlichen- auch einer sanierungsrechtlichen Genehmigung. Diese erweiterten

Genehmigungsvorbehalte können in der Sanierungssatzung gemäß § 144 ganz oder teilweise ausgeschlossen werden. In vereinfachten Verfahren ist zudem die Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen (verpflichtender Beitrag zum Ausgleich sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen) ausgeschlossen; die §§ 152-156a BauGB finden keine Anwendung. Demnach leisten die Grundstückseigentümer:innen mittels Erschließungsbeiträgen nach § 127 Abs. 2 BauGB ihren Beitrag an den Erschließungsmaßnahmen. Alle Grundstücke werden mit einem Sanierungsvermerk und dem Hinweis versehen, dass es sich um ein vereinfachtes Verfahren handelt. Außerdem erhält die Gemeinde ein Vorkaufsrecht gemäß § 24 Abs.1 S.1 Nr.1.BauGB.

- Beim **umfassenden Sanierungsverfahren** sind Genehmigungsvorbehalte hingegen obligatorisch, diese können nicht in der Sanierungssatzung ausgeschlossen werden. Wie im vereinfachten Verfahren erhält die Gemeinde ein allgemeines Vorkaufsrecht bei Kauf und Verkauf von Grundstücken nach § 24 Abs.1 S.1 Nr.1 BauGB. Des Weiteren werden alle Grundstücke mit einem Sanierungsvermerk versehen. Die entsprechenden Grundstückseigentümer:innen werden ausgleichszahlungsbeitragspflichtig. Gemäß den §§ 152-156a BauGB sollen dadurch die anfallenden Sanierungskosten anteilig durch die Zahlung von Ausgleichsbeiträgen beglichen und damit die sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung abgeschöpft werden. Die Ausgleichsbeiträge werden nach Abschluss des Sanierungsverfahrens fällig.

Die Wahl der Verfahrensart wird durch die räumlichen Gegebenheiten und den vorgefundenen städtebaulichen Missständen, den Zielen und Zwecken der Sanierung und insbesondere durch die Einschätzung, inwiefern durch die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung mit erwartbaren Bodenwertsteigerungen zu rechnen ist, bestimmt. Die Gemeinde hat bei der Verfahrenswahl einen großen Ermessensspielraum, sie kann das für den Kontext zweckmäßige Verfahren wählen und muss lediglich plausibel begründen, aus welchen Gründen die §§ 152-156a BauGB Anwendung oder nicht Anwendung finden sollen. Wird mit der Sanierung der Fokus auf die bauliche Sanierung und Modernisierung der Bestandsbebauung gesetzt und wird keine tiefergehende Neuordnung der Flächen angestrebt, sind in der Regel erhebliche Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. In einem solchen Falle kann sich das vereinfachte Sanierungsverfahren eignen, bei dem die bodenrechtlichen Vorschriften nach §§ 152-156a BauGB keine Anwendung finden. Wird hingegen zusätzlich die Umstrukturierung des Gebietes beabsichtigt, kann von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen ausgegangen werden – hier kann das umfassende Verfahren sinnvoll sein. Beruhen die Bodenwertsteigerungen im Wesentlichen auf der Herstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB, so eignen sich sowohl das vereinfachte als auch das umfassende Verfahren.

Für die komplexen Herausforderungen im Untersuchungsgebiet erscheint die Ausweisung eines oder mehrerer Stadtumbaugebiete nicht zielführend. Stadtumbaugebieten fehlen zentrale kommunale Eingriffsmöglichkeiten (z.B. ein kommunales Vorkaufsrecht und Genehmigungsvorbehalte), um eine abgestimmte und integrierte Gebietsentwicklung auch auf privaten Flächen zu realisieren. Stattdessen wird die Ausweisung eines Sanierungsgebietes vorgeschlagen, wodurch die beschriebenen Maßnahmen mittels des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln, unter dem Schutzschirm bodenrechtlicher Instrumente, innerhalb eines Zeitrahmens von 15 Jahren umgesetzt werden können.

Wie in Kapitel 3 dargestellt, umfassen die beschriebenen Sanierungsziele und Maßnahmen neben der baulichen Sanierung und Modernisierung von Einzelobjekten eine umfassende Neustrukturierung. Die Neustrukturierung erfolgt unter anderem mittels der Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen, die Freilegung von Grundstücken oder auch Maßnahmen der Bodenordnung und gegebenenfalls des Grunderwerbs. Aus heutiger Sicht sind durch diese genannten Sanierungsmaßnahmen Bodenwertsteigerungen zu erwarten. Diese Bodenwertsteigerungen treten insbesondere durch eine verbesserte Gebietserschließung (mittels neuer zentraler Erschließung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie für den MIV) und der Brachflächenentwicklung auf derzeit noch privatem Grund (z.B. die Entwicklung des Schiffsbauplatzes sowie des Aktivitätsparks) auf, wodurch sich dieser Standort zu einem vitalen Kultur-, Sport- und Erlebnisort entwickeln wird. Damit die erwartbaren Bodenwertsteigerungen nicht zu spekulativen Grundstücksveräußerungen führen, bedarf es der Anwendung der §§ 152-156a BauGB, inklusive der Option, vom Vorkaufsrecht Gebrauch zumachen.

Aus diesen genannten Gründen wird das umfassende Sanierungsverfahren für das Untersuchungsgebiet als zweckmäßig und zielführend angesehen. In einer entsprechenden Sanierungssatzung gemäß § 142 BauGB gilt es den entsprechenden Umgriff des Sanierungsgebiets einzugrenzen und zu beschreiben, auf die Sanierungsziele zu verweisen und die Dauer der Städtebaulichen Sanierung festzulegen. Die Städtebauliche Sanierung sollte grundsätzlich innerhalb von 15 Jahren abgeschlossen werden. Aufgrund der Verpflichtung der Grundstückseigentümer:innen zur Zahlung von Ausgleichsbeiträgen, entfällt die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen.

5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet

Gemäß des Bundesverfassungsgerichtsurteils 1336 von 1999 wird durch die Abgrenzung eines Sanierungsgebiets eine planerische Entscheidung getroffen, die dem Abwägungsgebot unterliegt und einen Beurteilungsspielraum der Gemeinde enthält. Ob große oder kleine Sanierungsgebiete zu bilden sind, hängt von den spezifischen Umständen eines Gebiets ab. Im Sinne des § 142 (1) 2 BauGB muss der Umgriff eines Sanierungsgebiets so gewählt werden, dass eine Sanierung zweckmäßig ist und nicht durch eine zu enge oder weite Grenzziehung behindert wird.

Die Analyse hat gezeigt, dass im gesamten Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände nach § 136 (2) BauGB vorliegen (vgl. Kapitel 2.15.). Dabei unterscheiden sich diese allerdings in ihrer Ausdehnung und ihrer Behebbarkeit. Während auf der Roddenkoppel und am Struckbachtal eine Vielzahl von Eigentümer:innen bestehen, ist das zentrale Schlachthofareal zwischen Schwartauer Allee und der Bahntrasse durch einen Eigentümer geprägt.

Für das Schlachthofareal bestehen bereits städtebauliche Vorplanungen, die der entwicklungsbereite Grundeigentümer eingeleitet hat. Für dieses Gebiet liegt ein kommunalpolitischer Beschluss für eine Entwicklung vor, die vom Grundeigentümer zu tragen ist. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die vorhandenen städtebaulichen Missstände durch die angestrebten Investitionen des privaten Grundeigentümers behoben werden können und sich diese Fläche mithilfe der kommunalen Bauleitplanung und ohne Sanierungsrecht entwickeln lässt. Die auf den Nachbargrundstücken entlang der Schwartauer Allee bestehenden Missstände erscheinen in Art und Umfang hingegen zu gering und es können keine zusammenhängenden Sanierungsziele definiert werden, um eine Sanierungsmaßnahme zu begründen. Somit eignet sich das Gebiet zwischen Schwartauer Allee und Bahntrasse derzeit nicht für eine Sanierungsmaßnahme nach §§ 136 ff. BauGB.

Da grundsätzliche Mängel vor allem auf dem Schlachthofareal erkannt wurden, deren Behebung prinzipiell auch im öffentlichen Interesse liegen können (Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten, Schaffung von Grünanlagen, Erhalt denkmalgeschützter Strukturen, Überwindung von Barrieren und Schaffung von Wegebeziehungen etc.), kann bei ausbleibender Entwicklung durch den Eigentümer eine Aufnahme in ein Sanierungsgebiet zu einem späteren Zeitpunkt durchaus angezeigt sein.

Die aufgestellten Sanierungsziele treffen hingegen auf eine komplexe Bestandsstruktur. Zum einen sind die erkannten Missstände vielschichtig, wie z.B. die besondere Beachtung von Belangen der Denkmalpflege und des Hochwasserschutzes, der Bedarf an der Herstellung öffentlicher Grünanlagen sowie die angestrebte Verbesserung der Zuwegungen zum Wasser. Zum anderen umfasst dieser Bereich eine Mehrzahl von Eigentümer:innen mit unterschiedlichen Entwicklungsinteressen, so dass für die Herstellung der im IEK benannten öffentlichen Infrastrukturen öffentliche Investitionen sowie eine Bodenordnung (z.B. Grundstücksankauf zur Herstellung der Erschließung) zur Umsetzung des Allgemeinwohls erforderlich werden. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, für den Bereich der Roddelkoppel das Sanierungsrecht anzuwenden, um die Umsetzung der Sanierungsziele sicherstellen zu können.

Der vorgeschlagene Gebietsumgriff umfasst einen schmalen Streifen auf der Nördlichen Wallhalbinsel, um eine Wegeverbindung vom Drehbrückenplatz über die Eutiner Brücke bis in das Sanierungsgebiet schaffen zu können. Ebenso sollen hier die Zugänglichkeit zum Wasser und die Renaturierung der Uferkante umgesetzt werden. Des Weiteren umfasst das Gebiet zentrale Flächen auf der Roddenkoppel, die zur Schaffung von Grün- und Freizeitanlagen sowie zur Umsetzung von Wegeverbindungen in die benachbarten Quartiere erforderlich sind. In diesem Bereich sind u.a. zur Herstellung der öffentlichen Erschließung der Grundstücke bodenrechtliche Maßnahmen erforderlich.

Um den Stadtraum nordwestlich des Untersuchungsgebiets besser anbinden zu können und eine durchgehende Wegeverbindung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sicherstellen zu können, wird darüber hinaus ein Teil des Struckbachtals in das Sanierungsgebiet aufgenommen.
Im Sinne einer zügigen Durchführbarkeit der Maßnahme und aufgrund von Abhängigkeiten zu übergeordneten Planungen (z.B. FFBQ) beschränkt sich das vorgeschlagene Sanierungsgebiet auf diesen Gebietszuschnitt. Der dargestellte Gebietsumgriff resultiert aus der o.g. fachlich-inhatlichen Bewertung – zur Einleitung eines umfassenden Sanierungsverfahrens und Abgrenzug eines Sanierungsgebiets gem. § 142 BauGB ist ein kommunalpolitischer Beschluss durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck erforderlich, der den zuständigen Gremien separat und nach Beschlussfassung des vorliegenden Berichts zu VU und IEK vorgelegt wird.

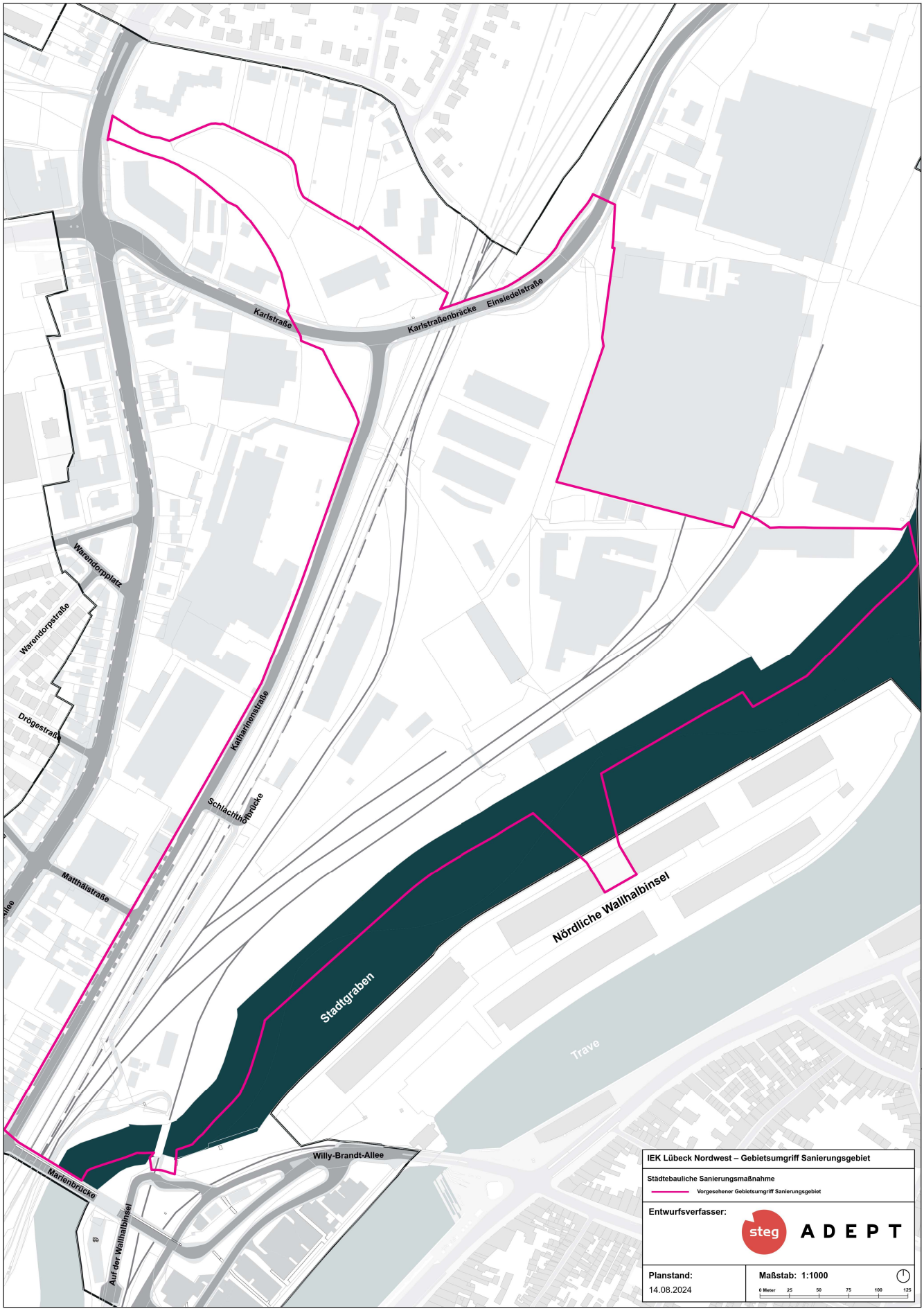


Abb. 50: Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes

5.5 Nachteilige Auswirkungen und Durchführbarkeit

Sollte die Einleitung eines städtebaulichen Sanierungsverfahrens erfolgen, lassen die vorgesehene Abgrenzung des Sanierungsgebiets und die beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen nach heutigem Stand nicht erkennen, dass nachteilige Auswirkungen auf die Bestandseigentümer:innen und ihre persönlichen Lebensumstände eintreffen könnten. Lediglich in den Bereichen, in denen ein Flächenerwerb privater Grundstücke erforderlich wird, um die Sanierungsmaßnahme zügig und im Interesse der Hansestadt Lübeck umzusetzen, wird es Auswirkungen auf einzelne private Grundeigentümer:innen geben. Die Hansestadt Lübeck steht im Austausch mit diesen Grundeigentümer:innen, so dass mögliche nachteilige Auswirkungen erkannt werden und diesen begegnet werden kann. Im Laufe des Sanierungsverfahrens wird die Hansestadt Lübeck oder gegebenenfalls ein Sanierungsträger diese Auswirkungen überprüfen. Bei Bedarf gilt es mittels eines Sozialplans diese Auswirkungen abzufedern.

5.6 Beteiligung

Im Rahmen der VU sind alle von der Maßnahme Betroffenen frühzeitig zu beteiligen. Hierzu heißt es in § 137 BauGB:

„Die Sanierung soll mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden."

Gemäß § 137 BauGB soll demnach die beabsichtigte städtebauliche Sanierung mit den Personen, die vor Ort Eigentum haben, pachten oder mieten oder eine sonstige Betroffenheit haben, möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.

Alle Betroffenen haben darüber hinaus eine Auskunftspflicht. Hierzu heißt es in § 138 BauGB:

„(1) Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten sind verpflichtet, der Gemeinde oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit eines Gebiets oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung erforderlich ist. An personenbezogenen Daten können insbesondere Angaben der Betroffenen über ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, namentlich über die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, das Lebensalter, die Wohnbedürfnisse, die sozialen Verflechtungen sowie über die örtlichen Bindungen, erhoben werden.
[...]"

Vor diesem Hintergrund wurden zu Beginn der Maßnahme alle Eigentümer:innen aufgefordert, Auskünfte über ihren Grundbesitz mittels Fragebogen zu übermitteln. Mit den Grundeigentümer:innen, die über größeren Grundbesitz im zentralen Bereich des Untersuchungsgebiets verfügen, wurden zudem persönliche Gespräche geführt.

Wie in Kapitel 1.2 dargestellt, wurde allen von der Maßnahme Betroffenen eine frühzeitige Gelegenheit zur Mitwirkung sowie zur Klärung von Fragen geboten. Neben den skizzierten Maßnahmen erfolgten hierfür mehrere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen, auf denen sowohl Informationen zum Verfahren vermittelt und Raum für Rückfragen zum Verfahren gegeben wurde, als auch Beteiligungsmöglichkeiten an der Entwicklung der Sanierungsziele geboten wurden. Hieran wirkten unterschiedliche Verwaltungsbereiche der Hansestadt Lübeck mit.

Im Rahmen einer VU müssen darüber hinaus gemäß § 139 BauGB Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt werden:

1. Der Bund, einschließlich seiner Sondervermögen, die Länder, die Gemeindeverbände und die sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sollen im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen unterstützen.
2. § 4 Absatz 2 und § 4a Absatz 1 bis 3 und 5 sind bei der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung auf Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sinngemäß anzuwenden. Die Träger öffentlicher Belange haben die Gemeinde auch über Änderungen ihrer Absichten zu unterrichten.

3. Ist eine Änderung von Zielen und Zwecken der Sanierung oder von Maßnahmen und Planungen der Träger öffentlicher Belange, die aufeinander abgestimmt wurden, beabsichtigt, haben sich die Beteiligten unverzüglich miteinander ins Benehmen zu setzen.

Somit sind auch alle Dienststellen und Träger öffentlicher Belange in die Maßnahme einzubeziehen.

Hierfür erfolgte eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) vom 16.03.2022 bis 22.04.2022, die zu Beginn der Maßnahme zur Stellungnahme aufgefordert wurden. Die bis zum Fristende abgegebenen Stellungnahmen öffentlicher Aufgabenträger wurden in einer Matrix zusammenfassend dargestellt (siehe Anhang). In einer zweiten Beteiligungsrunde vom 25.04.2025 bis 28.05.2025 konnten alle TöBs zum IEK Stellung nehmen.

Die Ergebnisse sämtlicher Beteiligungsschritte sind in die VU und die Erarbeitung des IEK eingeflossen und wurden im Rahmen dieser abgewogen. Somit wurde die durch §§ 137 bis 139 BauGB vorgegebene Beteiligung der Betroffenen umgesetzt.



Abb. 51: Holzverladung am Stadtgraben

6 Zeit- und Maßnahmenplan

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme soll gemäß § 142 (3) BauGB eine Frist von 15 Jahren nicht überschreiten. Es ist davon auszugehen, dass im Falle einer positiven Entscheidung des Landes Schleswig-Holstein eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ bis Ende 2026 erfolgen kann. Hieraus ergibt sich ein Zeitraum von 2026 bis 2041, in dem die Sanierung umgesetzt werden könnte.

Die in Kapitel 3.3 skizzierten Maßnahmen werden nach heutigem Stand folgende Umsetzungszeiträume aufweisen:

Maßnahme 1	**Wettbewerbsverfahren Wallhafen**
Priorität	I
Zeitraum	2026-2027
Maßnahme 2	**Uferpromenade**
Priorität	I
Zeitraum	2028-2036
Maßnahme 3	**Aktivitätspark**
Priorität	I
Zeitraum	2028-2033
Maßnahme 4	**Einsiedelstraße**
Priorität	I
Zeitraum	2028-2030
Maßnahme 5	**Schiffsbauplatz**
Priorität	II
Zeitraum	2030-2035
Maßnahme 6	**Tudorhallen**
Priorität	III
Zeitraum	2030-2035
Maßnahme 7	**Struckbachtal**
Priorität	III
Zeitraum	2032-2035
Maßnahme 8	**Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen**
Priorität	III
Zeitraum	2035-2038

Das Wettbewerbsverfahren (M1) bildet die planerische Grundlage und soll als erste Maßnahme umgesetzt werden. Auf den Ergebnissen aufbauend können die Planungen sowie die Umsetzung der Uferpromenade (M2) und anschließend des Aktivitätsparks (M3) eingeleitet werden. Bis zur Fertigstellung dieser Maßnahmen muss die Erschließung über die Einsiedelstraße (M4) realisiert werden, so dass hier ein gewisser zeitlicher Zusammenhang besteht.

Die Maßnahmen zur Realisierung des Schiffsbauplatzes (M5) sowie die Sanierung der Tudorhallen (M6), die Herstellung der Wegeverbindung im Struckbachtal (M7) und die mögliche Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen werden im Laufe der 2030er Jahre folgen.

Monitoring

Zur weiteren Prozesssteuerung der weiterführenden Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist ein Monitoring einzusetzen, welches sowohl den Umsetzungsplan der vorgesehenen Einzelmaßnahmen der Städtebauförderung als auch die Entwicklungen im Sanierungsgebiet kontinuierlich darstellt, dokumentiert und mit den Zielsetzungen des IEK abgleicht. Mit einer Aktualisierung und Fortschreibung in einem geeigneten Turnus können Erfolge, Hemmnisse und Handlungsbedarfe identifiziert werden. Im Mittelpunkt steht dabei eine strukturierte Bewertung der Wirksamkeit und Zielerreichung von städtebaulichen Maßnahmen, um bei Bedarf auch Anpassungen vornehmen eine verlässliche Maßnahmenplanung und -priorisierung aufstellen zu können.

Für das Monitoring ist im nächsten Schritt ein entsprechendes Konzept aufzustellen, wobei sowohl quantitative als auch qualitative Daten heranzuziehen sind. Die Datenverfügbarkeit und die Darstellungs-/Berichtsform des Monitorings ist zu klären. Darüber hinaus ist eine Teilnahme am Monitoringsystem des Bundes für die Programmumsetzung der Städtebauförderung („e-Monitoring“ und „Begleitinformation“) verpflichtend.

7 Langfristige Gebietsentwicklung

Die Umsetzung der IEK-Maßnahmen innerhalb des vorgeschlagenen Sanierungsgebiets schaffen die Voraussetzungen für eine langfristige, weitergehende Stadtentwicklung in Nordwest. Durch die angestrebten Sanierungsmaßnahmen in der Einsiedelstraße und an der Uferpromenade werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, perspektivisch weitere Flächenentwicklungen zu ermöglichen, wenn sich die Rahmenbedingungen oder die Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümern ändern. Die Maßnahmen des IEK sind daher mit Blick auf eine weitere Entwicklung des Gebiets Nordwest konzipiert, die als Option im Plan „Langfristige Gebietsentwicklung“ dargestellt werden.

LMG-Flächen
Die Flächen der LMG bieten das Potenzial, in zentraler Lage Flächen für zeitgenössisches Gewerbe, Kultur, Bildung oder Verwaltung zu schaffen. Dafür sind umfangreiche Veränderungen unter Beachtung des Denkmalschutzes an den Bestandsgebäuden notwendig. Durch die Schaffung von Lichtschächten oder Innenhöfen können die Hallen für neue Nutzungen umgestaltet werden. Der Hafenkran an der Untertrave bietet das Potenzial, eine besondere Landmarke für das gesamte Gebiet Lübeck Nordwest zu werden.



Abb. 52: Langfristige Gebietsentwicklung

Gleisharfe
Die Gleisflächen auf der Roddenkoppel, die größtenteils unbebaut sind, eröffnen grundsätzlich die Möglichkeit, ein neues Quartier zu entwickeln, das aufgrund der Lärmimmissionen aus dem Umfeld einen Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen legen müsste. Wohnnutzungen könnten ergänzend nur in besonderen Lagen mit Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, um die Entstehung eines mischgenutzten Quartiers mit einer aktiven Tag- und Nachtbelebung zu ermöglichen. Die Integration von Eisenbahnrelikten sollte dabei als gestalterisches und stilprägendes Element aufgegriffen werden. Voraussetzung für diese Entwicklung wäre eine Verlagerung der Hafenbahn an andere Standorte, da die Infrastruktur grundsätzlich für die Hafenentwicklung erforderlich ist (vgl. Kapitel 2.9 Verkehr).

Schlachthofareal
Die Entwicklung des Schlachthofareals wird derzeit durch den privaten Eigentümer angestebt. Das IEK nimmt die Ziele dieser Entwicklung auf und setzt angestrebte Wegeverbindungen fort, so dass beide Entwicklungen aufeinander reagieren können und eine gute Vernetzung der umliegenden Quartiere ermöglicht wird. Sollte die Entwicklung des Schlachthofareals nicht durch den privaten Investor erfolgen, kann das Sanierungsgebiet zu einem späteren Zeitpunkt um das Schlachthofareal erweitert werden, um eine zusammenhängende Planung zu ermöglichen (siehe Kapitel 5.4 Abgrenzung Sanierungsgebiet).

Lärmschutz
Als Voraussetzung für die Entwicklung der Roddenkoppel ist die Schaffung eines Lärmschutzes notwendig, um die Emissionen der Fernbahnlinie, die perspektivisch die Hauptroute für den Skandinavienverkehr sein wird, einzudämmen und rechtlich zulässige Grenzwerte in der Lärmplanung einzuhalten. Eine Möglichkeit wäre die Aufschüttung eines künstlichen Walls/Deiches, der eine nach Südwesten orientierte Hanglage ausbilden kann und neben dem Lärmschutz auch Freizeitnutzungen ermöglicht sowie ökologische Effekte mit sich bringt.

Mehr Verbindungen
Durch eine erweiterte Entwicklung von Nordwest würde die Verbindungsachse zwischen Altstadt und St. Lorenz Nord weiter gestärkt werden. Durch zusätzliche, von Menschen frequentierte Nutzungsbausteine kann dieser Raum vollends zum Leben erweckt werden, was dem Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung von urbanen Räumen entspricht.

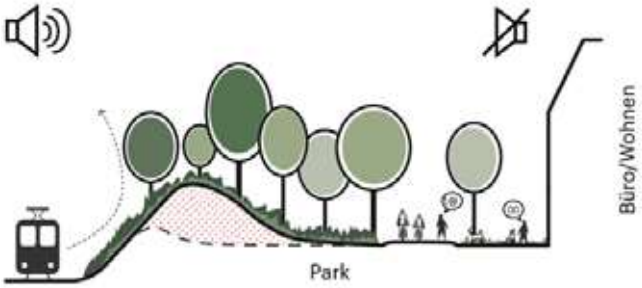


Abb. 53: Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall



Abb. 54: Holzhafen, Nördliche Wallhalbinsel und Burgtor

8 Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Publikation ist das Ergebnis einer umfassenden, vorbereitenden planerischen Auseinandersetzung mit den Flächen der Gesamtmaßnahme Nordwest. Die VU und das IEK schaffen inhaltliche, förderrechtliche und städtebauliche Grundlagen und Voraussetzungen für die mögliche Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im Rahmen der Städtebauförderung.

Grundsätzlich weist das Gebiet allein aufgrund seiner zentralen Lage, vorhandener Flächen und des Wasserbezugs ein großes Entwicklungspotenzial auf. Die VU stellen im Ergebnis erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände fest, die über ein Verfahren der städtebaulichen Sanierung behoben werden können. Allerdings ist ebenfalls herauszustellen, dass sich wesentliche Teilbereiche in aktiver gewerblicher Nutzung befinden und sowohl private als auch übergeordnete, öffentliche Entwicklungen bzw. Entwicklungsabsichten vorhanden sind, die das Gebiet – außerhalb einer möglichen Städtebauförderkulisse – prägen werden: Dazu zählen die erfolgreiche Etablierung des Werftquartiers mit Kultur- und Kreativgewerbe, der vorgesehene Gleisausbau mit der avisierten Einrichtung eines Bahnhaltepunkts oder die angestrebte Umnutzung des Schlachthofareals.

Die im Bericht dargestellten Rahmenbedingungen – u.a. die Funktion der Gleisharfe, die Planungen zur Bahntrasse, der Denkmalschutz, die Eigentümerstruktur sowie das Hochwasserrisiko und die Emissionsbelastungen – sind komplex und ermöglichen keine Gebietsentwicklung im Sinne einer umfassenden städtebaulichen Neuordnung. Daher wurde ein IEK aufgestellt, welches die Gegebenheiten berücksichtigt und sich auf die Teilräume Roddenkoppel und Struckbachtal konzentriert. Es definiert eine konzeptionelle Zielsetzung und geeignete Maßnahmen, die (modular aufgebaut) eine weitere Konversion befördern können und zeigt eine langfristige Entwicklungsperspektive auf.

Die große Herausforderung liegt jedoch in der Umsetzung dieses Konzepts: Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind unrentierlich und aufwändig in Planung und Realisierung. Damit lösen sie einen hohen Investitionsbedarf aus. Für die Realisierung ist die Hansestadt Lübeck auf Mittel der Städtebauförderung (oder andere Fördermittel) angewiesen, da diese Kosten aufgrund der Haushaltslage nicht aus eigenen Mitteln finanziert werden können. Weiterhin erfordert die Konzeptumsetzung die Einleitung eines umfassenden Sanierungsverfahrens. Ein solches Verfahren bringt weitreichende Rechte und Pflichten mit sich und kann nur eingeleitet werden, wenn Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit gegeben sind.

Die Umsetzbarkeit des Konzepts – also die weitere Durchführung der Gesamtmaßnahme Nordwest – ist im aktuellen Kontext der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein und vor dem Hintergrund des Zügigkeitsgebot von 15 Jahren zu betrachten. Für die Einordnung in den gesamtstädtischen kommunalen Handlungsrahmen gilt es zudem, den gesellschaftlichen, sozialen und ökologischen Mehrwert dieser Maßnahmen zu beurteilen. Auch wenn es gelänge, bei der gegebenen Unsicherheit über Mittelzuwendungen eine kooperative Finanzierung der dargestellten Maßnahmen über die Städtebauförderung abzubilden, wäre der kommunale Finanzierungsbedarf mit einem Volumen von mindestens 40 Mio. € weiterhin beträchtlich. Eine Abwägung dieser Belange muss die Grundlage für die kommunalpolitische Entscheidung zur weiterführenden Umsetzung der Städtebauförderung in der Gesamtmaßnahme Nordwest und einer nachfolgenden Einleitung eines Sanierungsverfahrens sein.

Sollte nach dieser Entscheidung keine städtebauliche Sanierung im Rahmen der Städtebauförderung verfolgt werden, kann das vorliegende IEK mit seiner konzeptionellen Ausrichtung als vorbereitende, planerische Grundlage für eine künftige Gebietsentwicklung dienen, wenn sich – derzeit noch offene – Planungs- und Entwicklungsabsichten Dritter konkretisieren oder sich alternative Fördermöglichkeiten eröffnen.

9 VERZEICHNISSE

9.1 Abbildungsverzeichnis

Titel	Blick auf das Untersuchungsgebiet Quelle: steg Hamburg mbH	1
Abb. 1	Blick auf den Gleisbereich der Roddenkoppel Quelle: steg Hamburg mbH	6
Abb. 2	Untersuchungsgebiet Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	9
Abb. 3	Projektorganisation Quelle: steg Hamburg mbH	10
Abb. 4	Beteiligung im Planungsverfahren Quelle: steg Hamburg mbH	12
Abb. 5	Schwarzplan Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	14
Abb. 6	Bestandsnutzungen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	15
Abb. 7	Historische Karte Struckbachtal 1796 Quelle: Hansestadt Lübeck	17
Abb. 8	Blick von der Nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel Quelle: steg Hamburg mbH	18
Abb. 9	Fassade der Tudorhallen Quelle: steg Hamburg mbH	18
Abb. 10	Städtebauliche Entwicklung Quelle: Hansestadt Lübeck	20
Abb. 11	Schlachthofareal an der Katharinenstraße Quelle: steg Hamburg mbH	22
Abb. 12	Brücke für den Transport von Vieh zum Schlachthofgelände Quelle: steg Hamburg mbH	22
Abb. 13	Bebauungspläne und Erhaltungssatzung Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	27
Abb. 14	Planungsrecht Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	28
Abb. 15	Ausschnitt aus dem UNSECO-Welterbebereich Quelle: Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, Hansestadt Lübeck	31
Abb. 16	Vorhandene fernwärmeleitung Quelle: Hansestadt Lübeck	31
Abb. 17	Hafenentwicklungsplan Quelle: Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck auf Einladung der LPA	32
Abb. 18	Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz Quelle: steg Hamburg mbH	37
Abb. 19	Statistische Gebiete Quelle: Hansestadt Lübeck	39
Abb. 20	Eigentumsverhältnisse Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	44
Abb. 21	Verkehrszahlen im Untersuchungsraum Quelle: Verkehrsuntersuchung 2016	47

Abb. 22	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH	49
Abb. 23	Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH	49
Abb. 24	Eutiner Eisenbahnbrücke Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 25	Katharinenstraße Quelle: steg Hamburg mbH	51
Abb. 26	Verkehrsbeziehungen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	53
Abb. 27	Übergeordnete Verkehrswege Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	54
Abb. 28	Gesellschaftliche Infrastruktur Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	58
Abb. 29	Grün- und Wasserflächen Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	60
Abb. 30	Blick von der Trave auf die gewerbliche Fläche in Lübeck-Nordwest Quelle: steg Hamburg mbH	61
Abb. 31	Grundwasser und Entwässerung Quelle: Entsorgungsbetriebe Lübeck	68
Abb. 32	Städtebauliche Missstände Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	69
Abb. 33	Bauliche Mängel an Gehwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	72
Abb. 34	Bauliche Mängel an Radwegen Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	73
Abb. 35	Bauliche Mängel an Straßen und Brücken Quelle: Kartengrundlage Geoportal Hansestadt Lübeck, Bearbeitung steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	74
Abb. 36	Schwartauer Allee Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	77
Abb. 37	Mängel im Untersuchungsgebiet Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	79
Abb. 38	Leitbild für die Entwicklung Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	80
Abb. 39	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	82
Abb. 40	Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	83
Abb. 41	Maßnahme 2: Uferpromenade Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	84
Abb. 42	Maßnahme 3: Aktivitätspark Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	86
Abb. 43	Maßnahme 4: Einsiedelstraße Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS	88

Abb. 44 Maßnahme 5: Schiffbauplatz 89
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 45 Maßnahme 6: Tudorhallen 90
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 46 Maßnahme 7: Struckbachtal 91
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 47 Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen 93
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 48 Maßnahmenplan 95
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 49 Blick auf den Hafenbereich im Untersuchungsgebiet 104
Quelle: steg Hamburg mbH
Abb. 50 Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes 113
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 51 Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall 116
Quelle: ADEPT ApS
Abb. 52 Langfristige Gebietsentwicklung 118
Quelle: steg Hamburg mbH und ADEPT ApS
Abb. 53 Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall 119
Quelle: ADEPT ApS
Abb. 54 Holzhafen, Nördliche Wallhalbinsel und Burgtor 120
Quelle: steg Hamburg mbH

9.2 Quellenverzeichnis

Arbeitsgruppe Hafenentwicklung Lübeck (2019): Ergebnisbericht der gemeinsamen Beratung (Juli bis Dezember 2019). Unter: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/955/inline

ArchitekturForumLübeck e.V. (1998): Lübeck Roddenkoppel. Stadtentwicklung eines Hafenareals. Unter: https://www.architekturforum-luebeck.com/publikationen/

Entsorgungsbetriebe Lübeck (2025): Abfuhrplan 2025. Unter: https://www.entsorgung.luebeck.de/files/Abfuhrplan/abfuhrplan-ebl-web.pdf

Hansestadt Lübeck (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Unter: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/941/inline

Hansestadt Lübeck (2011): Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“. Unter: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/955/inline

Hansestadt Lübeck (2015): Wohnungsmarktbericht. Unter: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/948/inline

Hansestadt Lübeck (2015): Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030.

Hansestadt Lübeck (2016): Verkehrsuntersuchung 2016.

Hansestadt Lübeck (2023): Der Lübecker Masterplan Klimaschutz. Auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität 2040. Unter: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/maks/HLKL_MAKSBericht2023_A4_INNEN_RZKOR2_ES.pdf

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen (2010): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Unter: https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/941/inline

Hansestadt Lübeck, Klimaleitstelle & Stadtwerke Lübeck Innovation GmbH (2024): Kommunale Wärme- und Kälteplanung für die Hansestadt Lübeck. Planungsgrundlage für eine treibhausgasneutrale Versorgung. Unter: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/KWP/2025_01_27_KWP-Bericht_HL.pdf

Institut für Kooperative Planung und Sportentwicklung GbR (2021): Sport und Bewegung in Lübeck 2035. Unter: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/sportentwicklung/Abschlussbericht%20Sportentwicklung-final.pdf

Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH (2018): Standortentwicklung Lübeck Nordwest. Ergebnisse der Veranstaltung vom 23. März 2018.

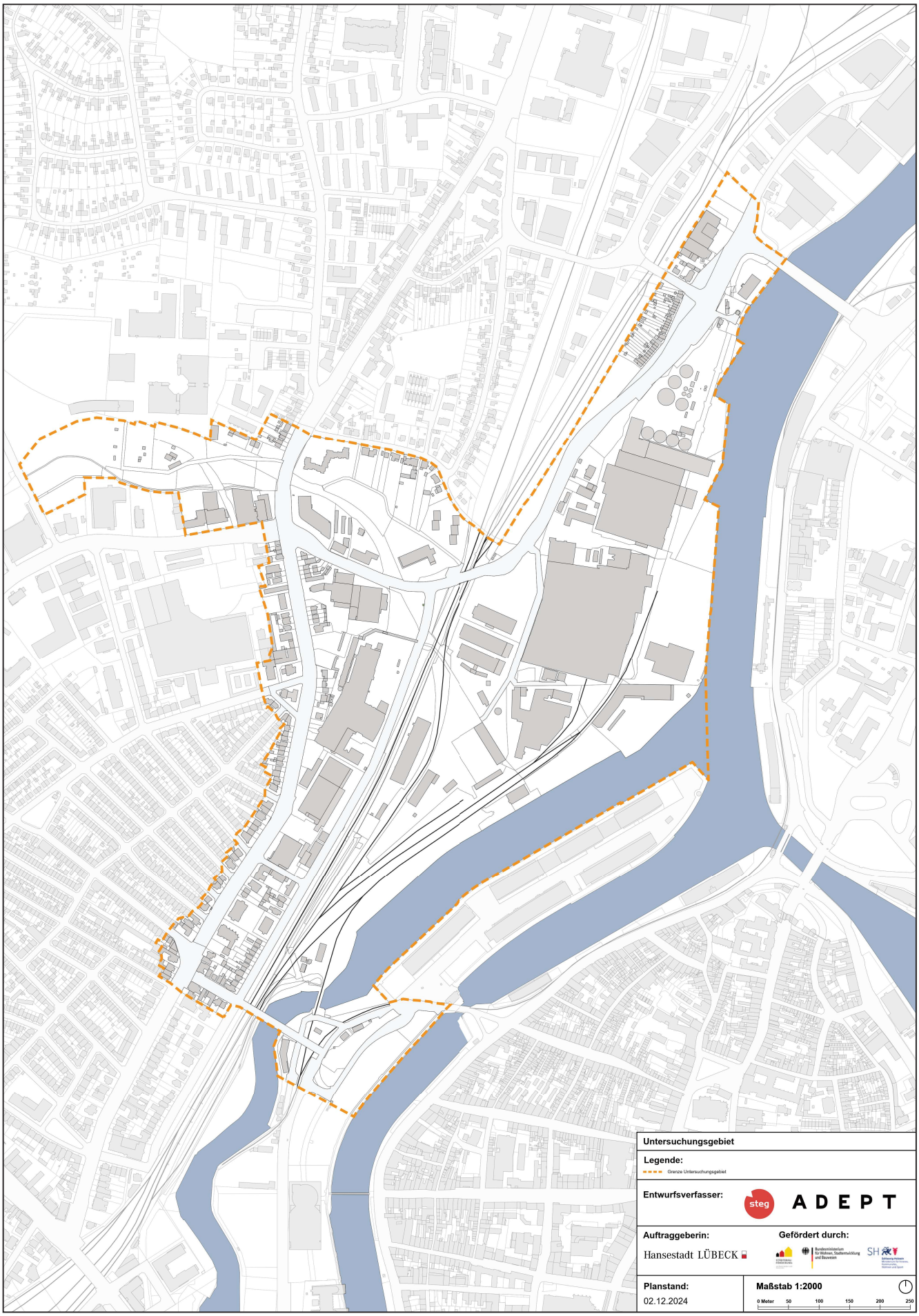
KWL GmbH & Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (2012): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck. Endbericht.

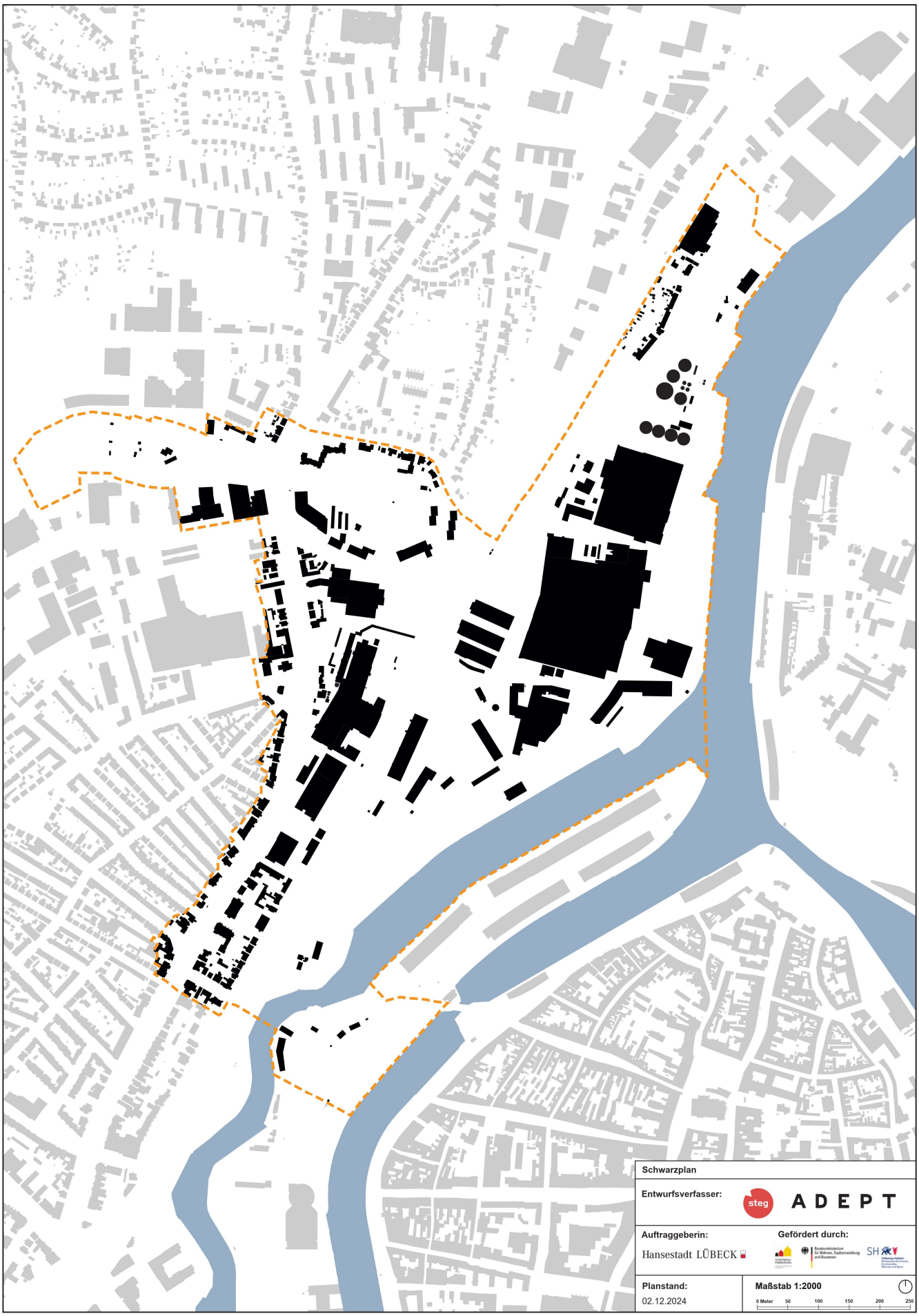
Land Schleswig-Holstein (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. Fortschreibung 2021. Unter: https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text_LEP-SH_2021_A_B%29.pdf

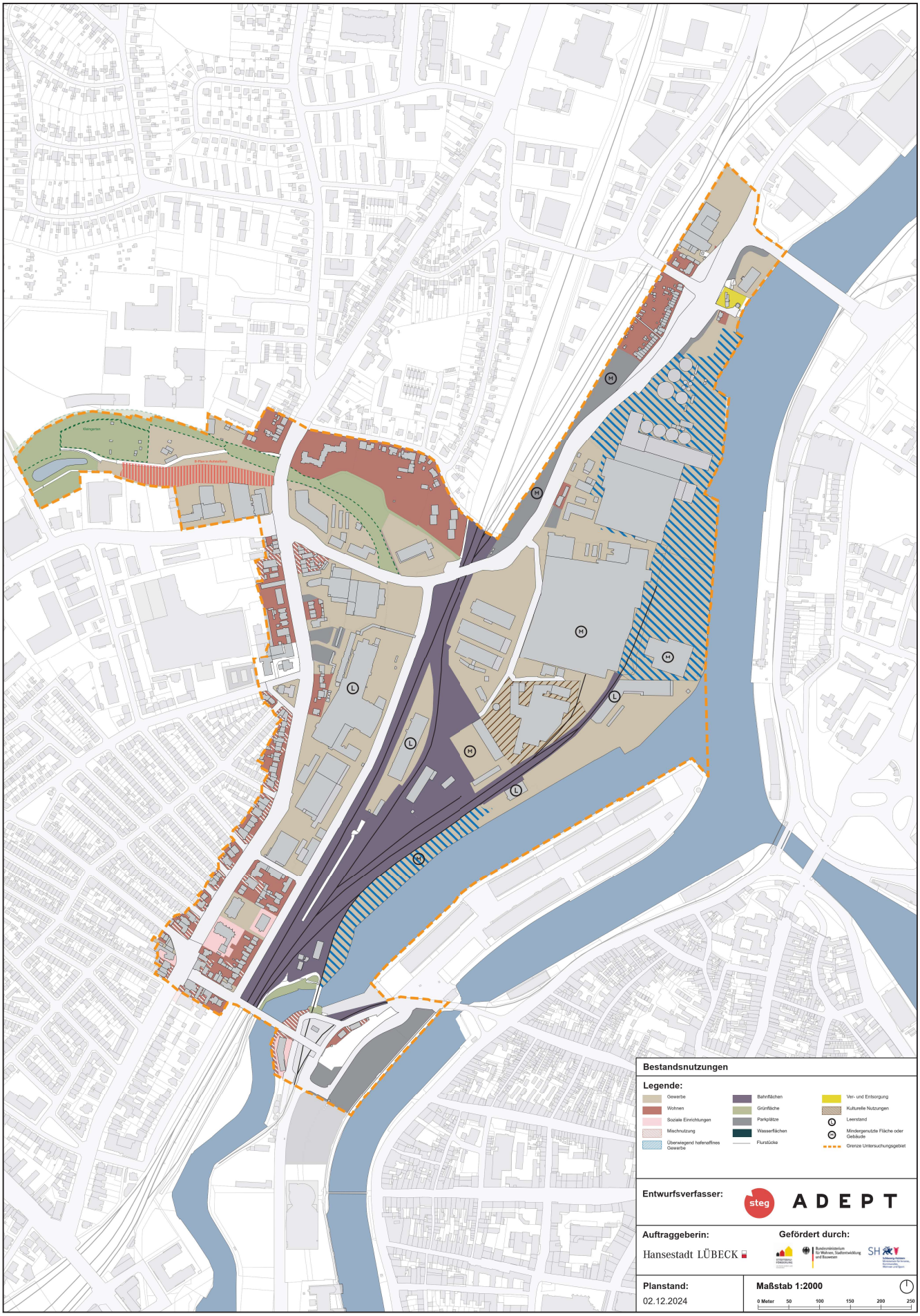
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (2015): Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH).

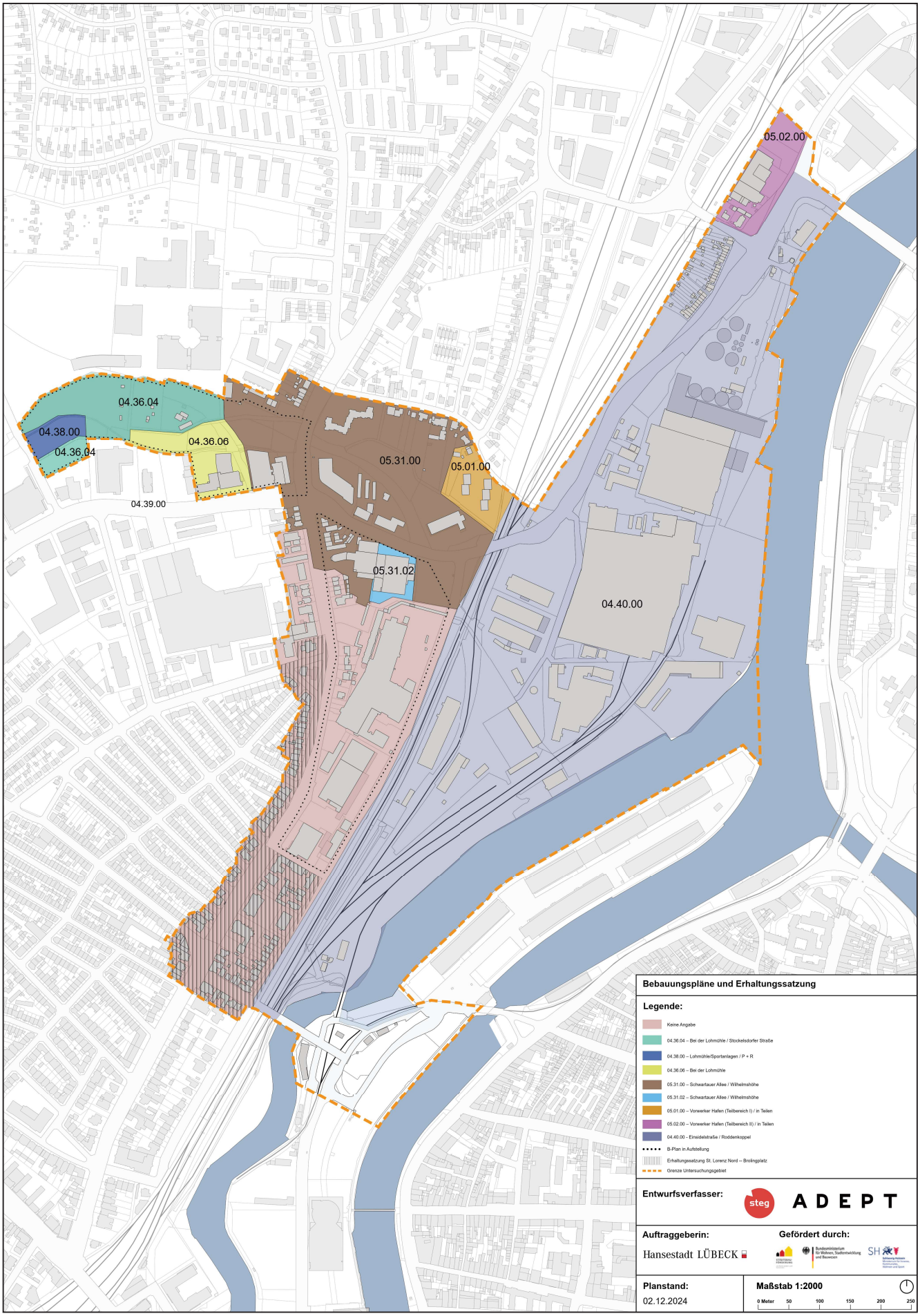
Hansestadt LÜBECK

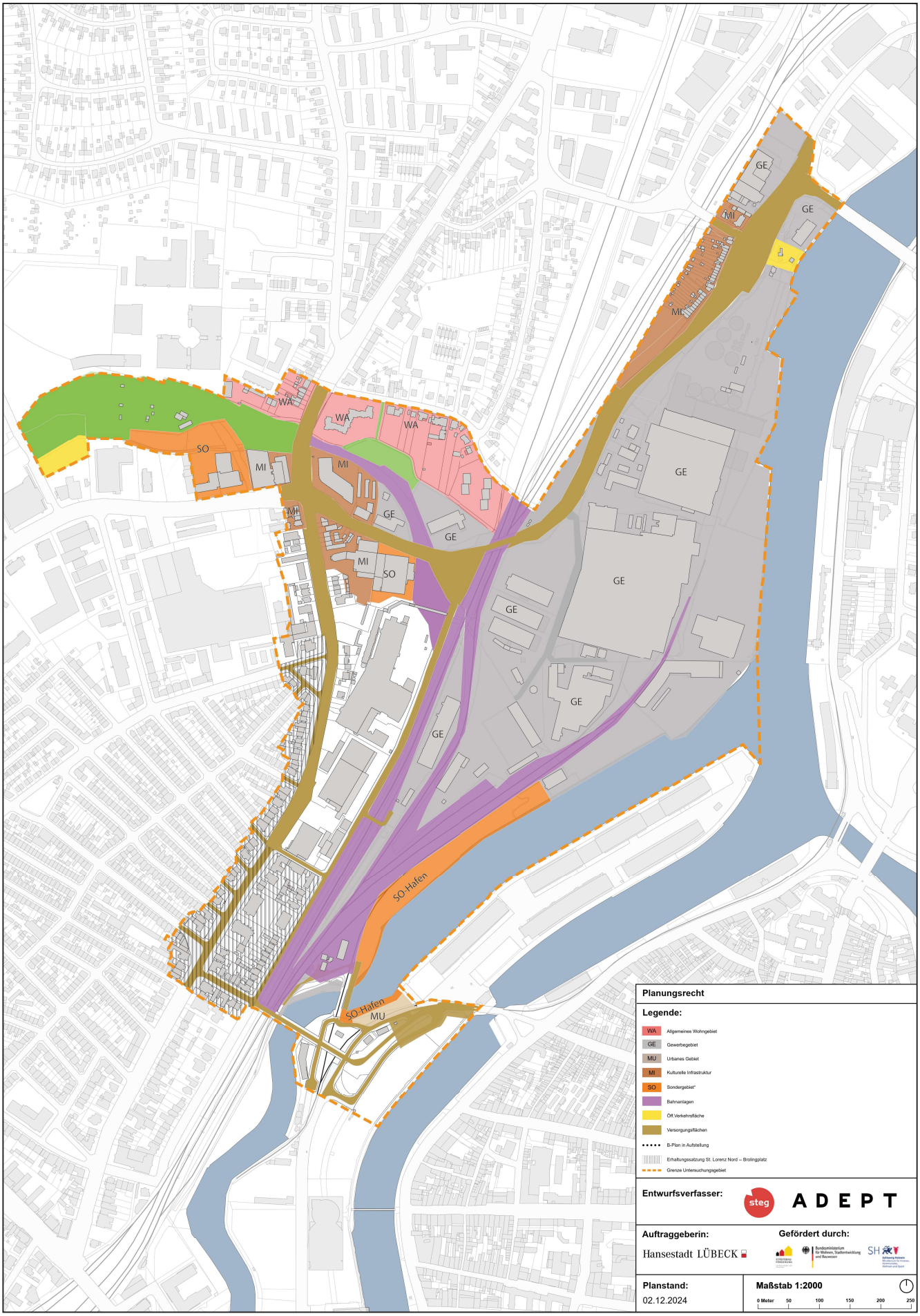
Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
nordwest@luebeck.de
www.luebeck.de

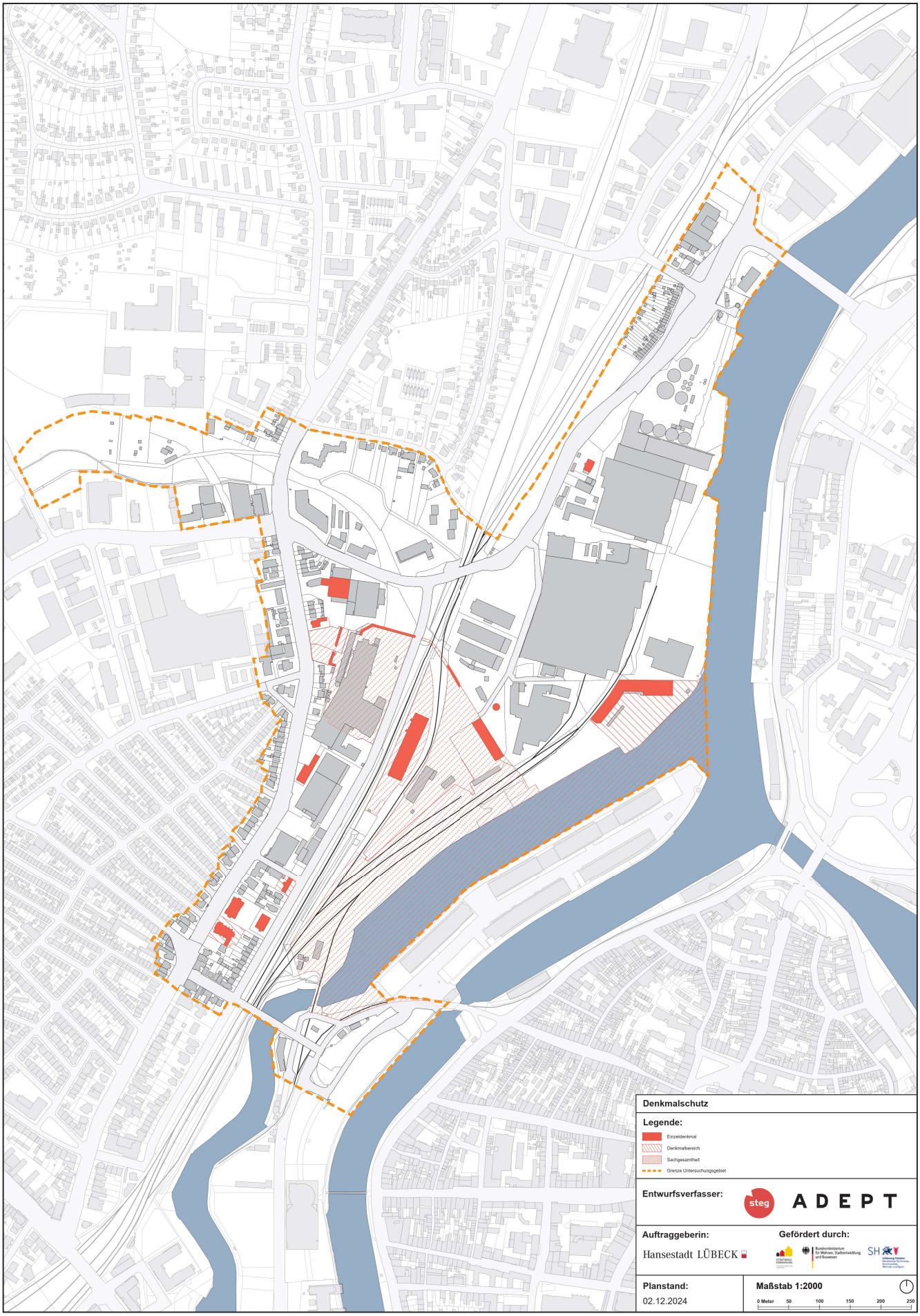

Untersuchungsgebiet
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Schwarzplan
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

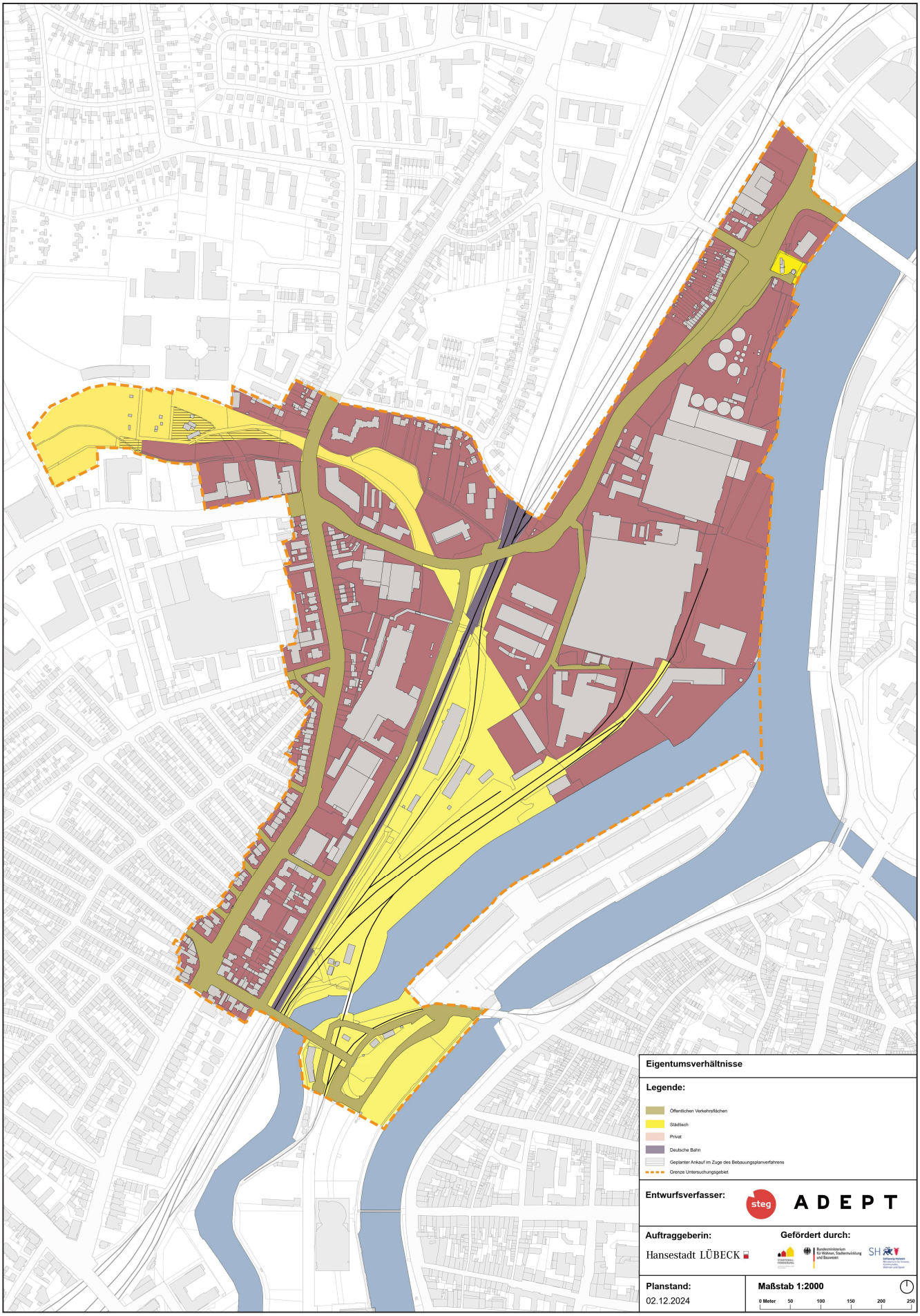

Bestandsnutzungen
Legende:
Gewerbe
Wohnen
Soziale Einrichtungen
Mischnutzung
Überwiegend hafenaffines Gewerbe
Bahnflächen
Grünfläche
Parkplätze
Wasserflächen
Flurstücke
Ver- und Entsorgung
Kulturelle Nutzungen
Leerstand
Mindergenutzte Fläche oder Gebäude
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


05.02.00
04.36.04
04.38.00
04.36.04
04.36.06
05.31.00
05.01.00
04.39.00
05.31.02
04.40.00
Bebauungspläne und Erhaltungssatzung
Legende:
Keine Angabe
04.36.04 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße
04.38.00 – Lohmühle/Sportanlagen / P + R
04.36.06 – Bei der Lohmühle
05.31.00 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe
05.31.02 – Schwartauer Allee / Wilhelmshöhe
05.01.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich I) / in Teilen
05.02.00 – Vorwerker Hafen (Teilbereich II) / in Teilen
04.40.00 - Einsiedelstraße / Roddenkoppel
B-Plan in Aufstellung
Erhaltungssatzung St. Lorenz Nord – Broiingplatz
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


WA
SO
MI
GE
SO-Hafen
MU
Planungsrecht
Legende:
WA Allgemeines Wohngebiet
GE Gewerbegebiet
MU Urbanes Gebiet
MI Kulturelle Infrastruktur
SO Sondergebiet*
Bahnanlagen
Öff.Verkehrsfläche
Versorgungsflächen
B-Plan in Aufstellung
Erhaltungssatzung St. Lorenz Nord – Brolingplatz
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Denkmalschutz
Legende:
Einzeldenkmal
Denkmalbereich
Sachgesamtheit
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


05.2.02
05.2.01
04.1.04
05.3.01
04.2.03
04.2.01
04.2.02


Eigentumsverhältnisse
Legende:
Öffentlichen Verkehrsflächen
Städtisch
Privat
Deutsche Bahn
Geplanter Ankauf im Zuge des Bebauungsplanverfahrens
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

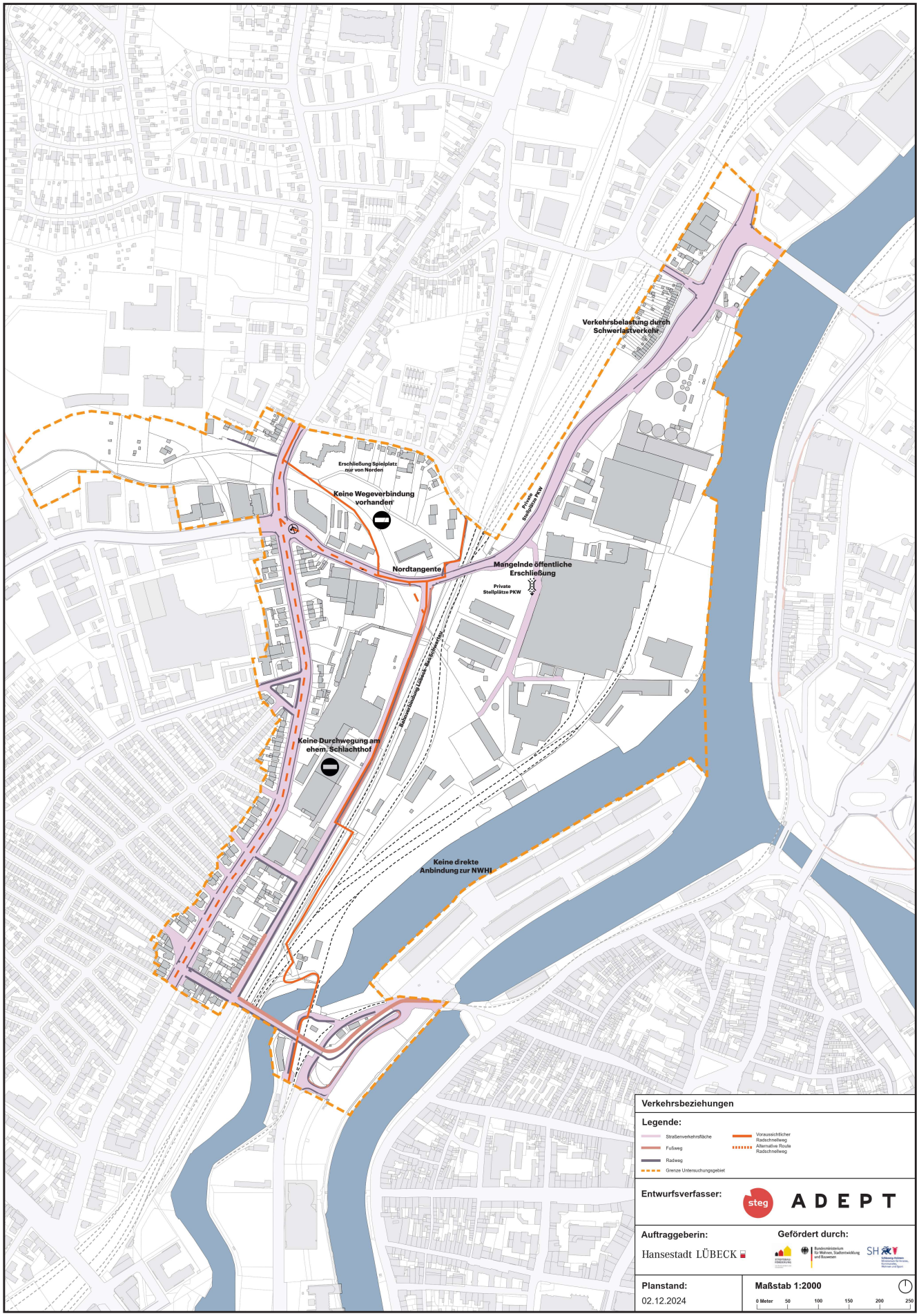
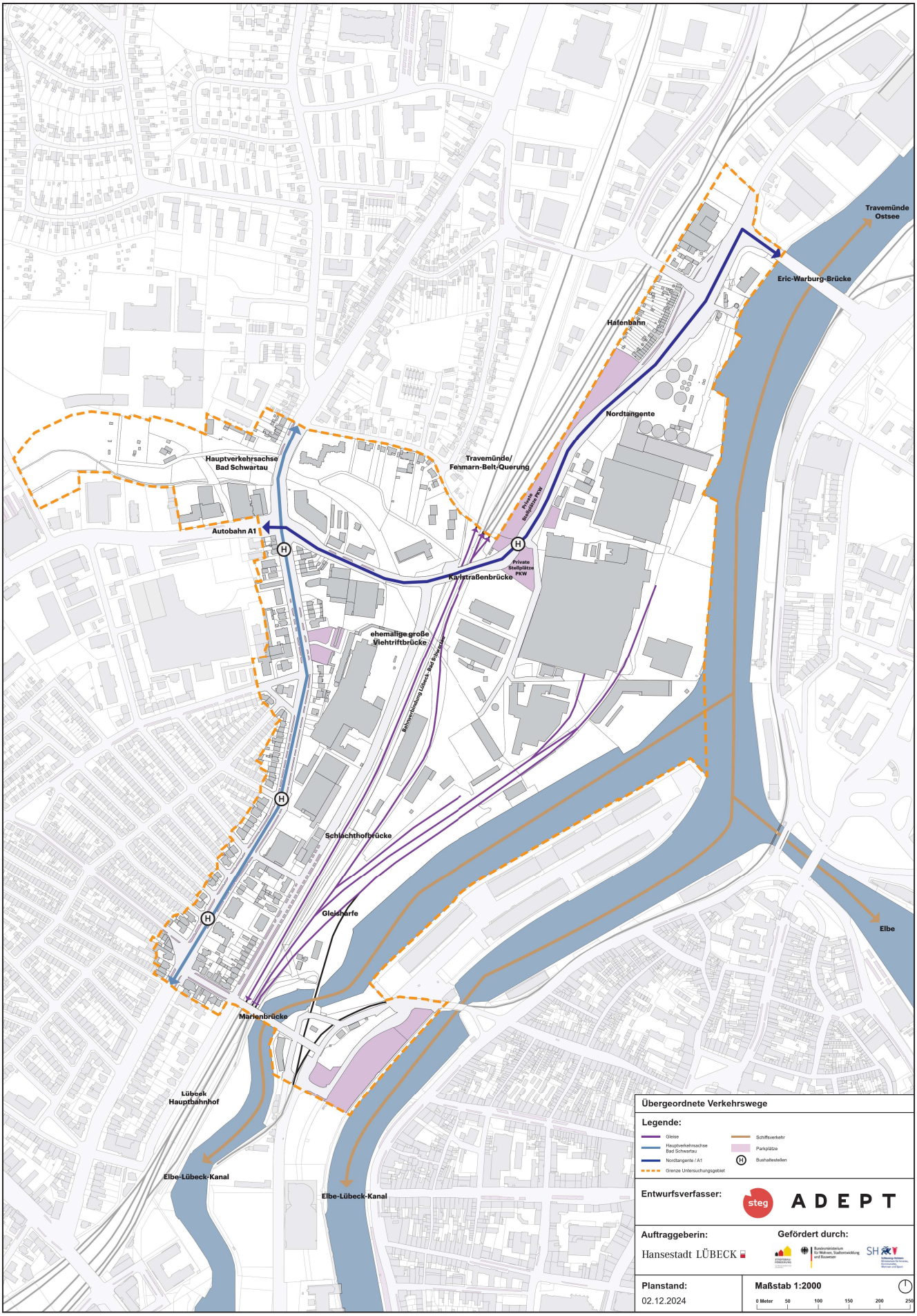
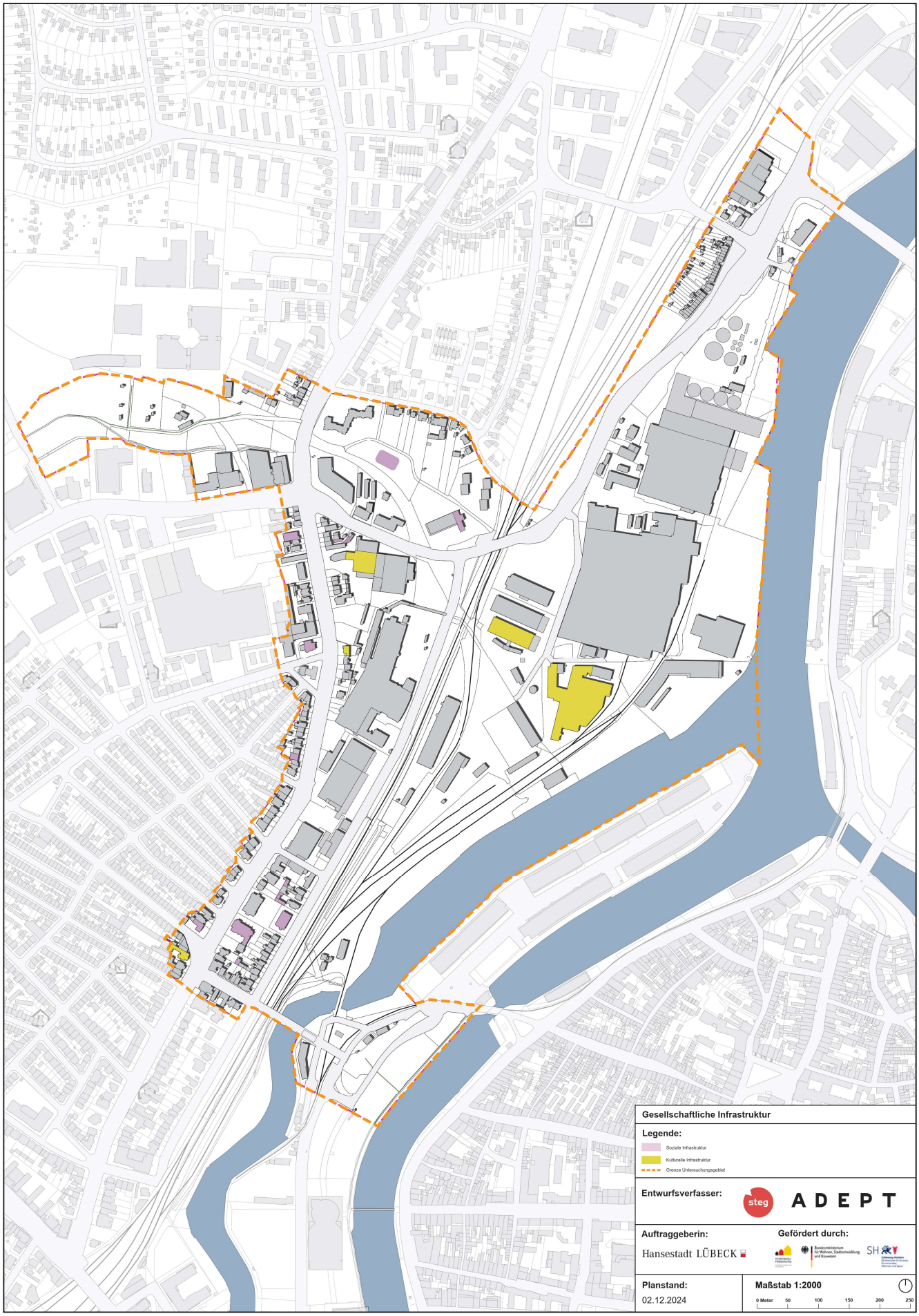
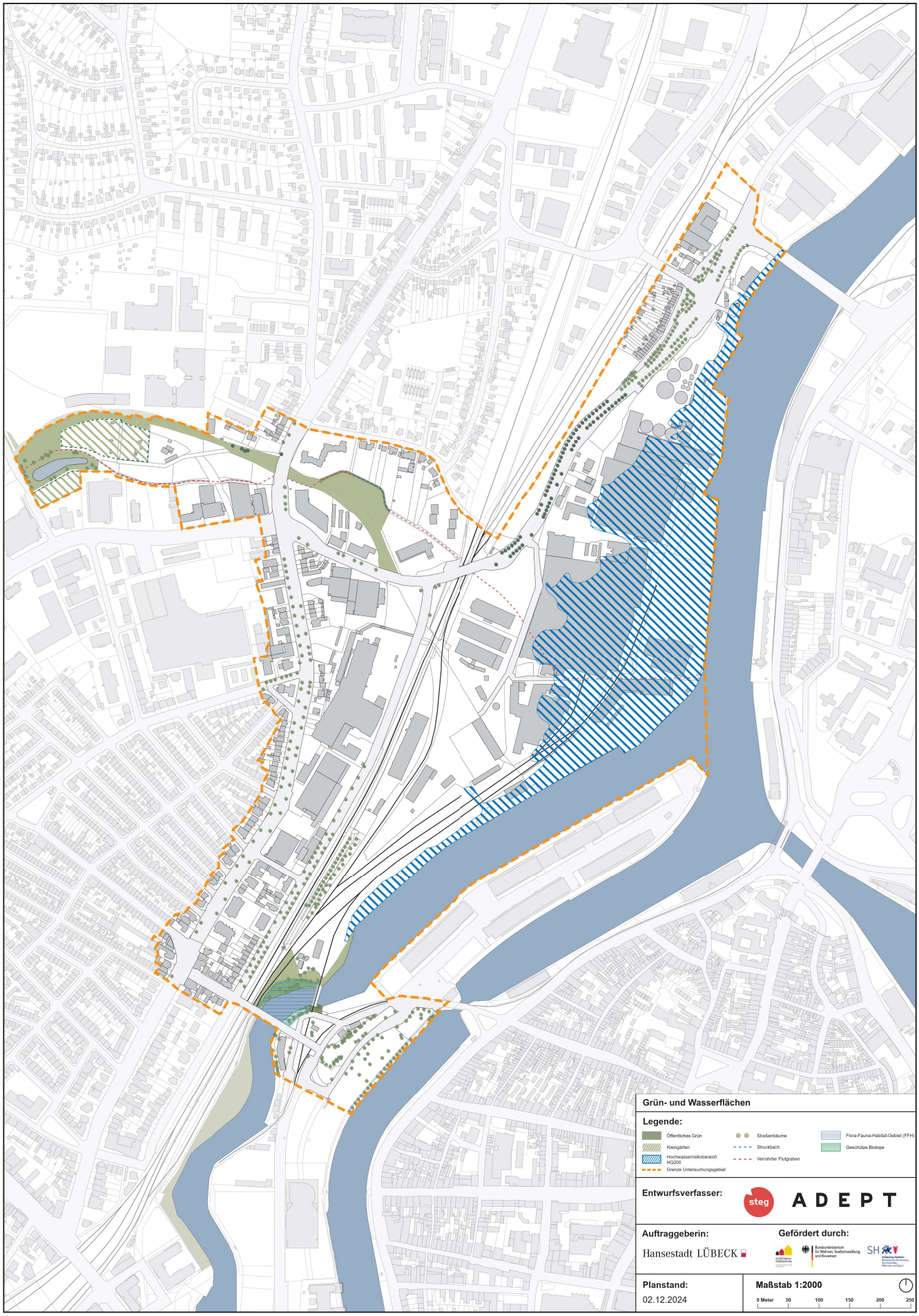
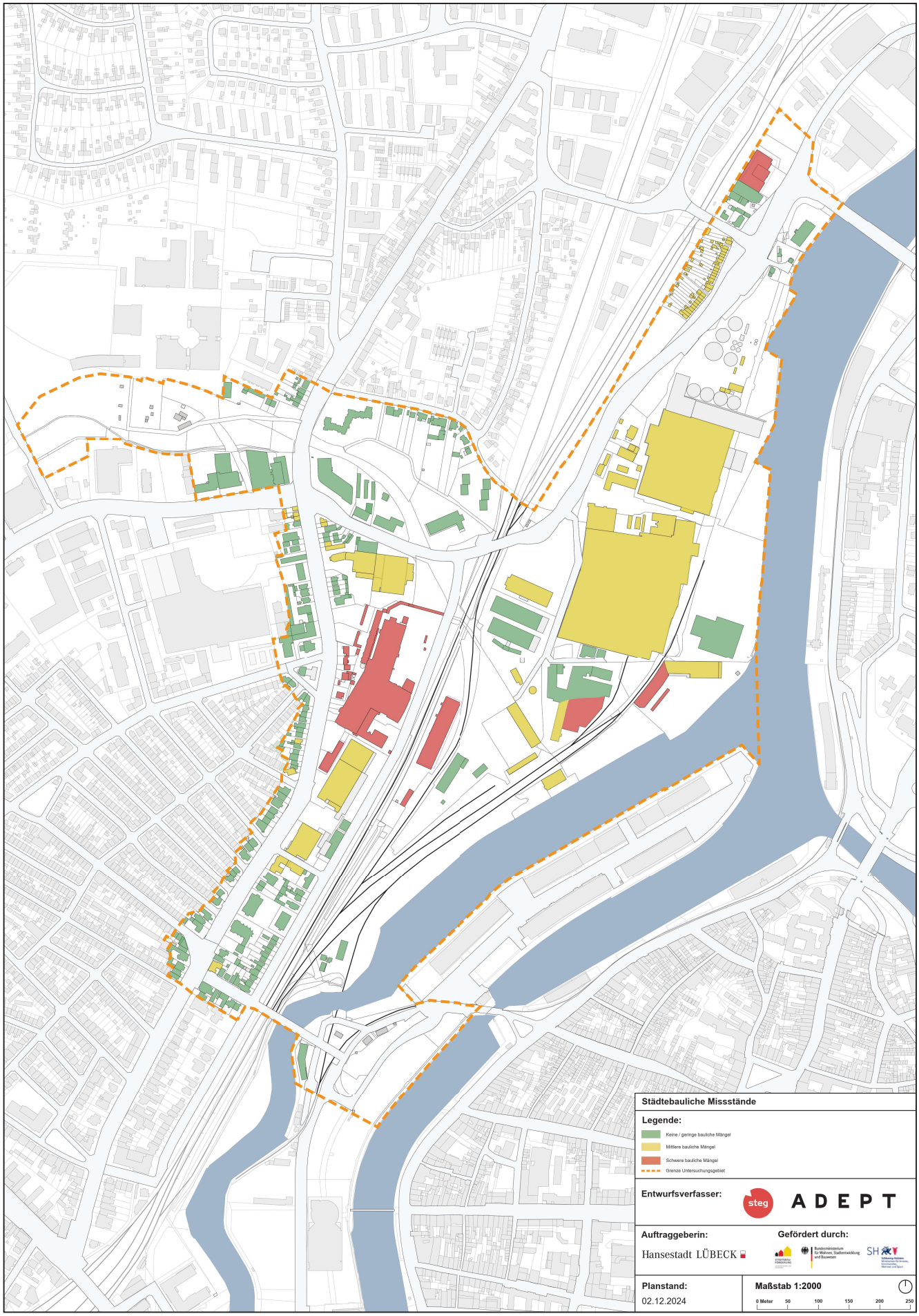


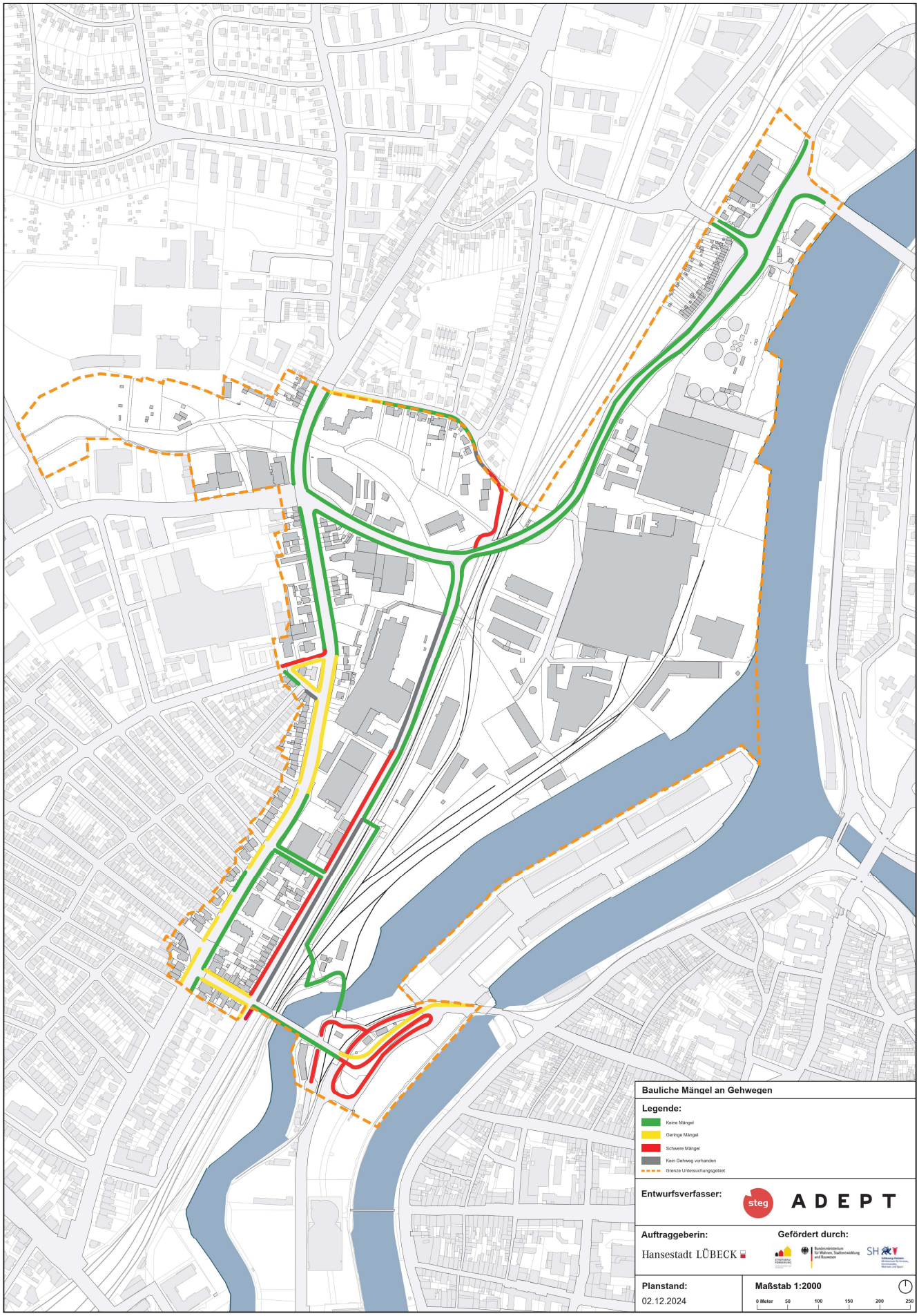
Abb. 25: Verkehrsbeziehungen

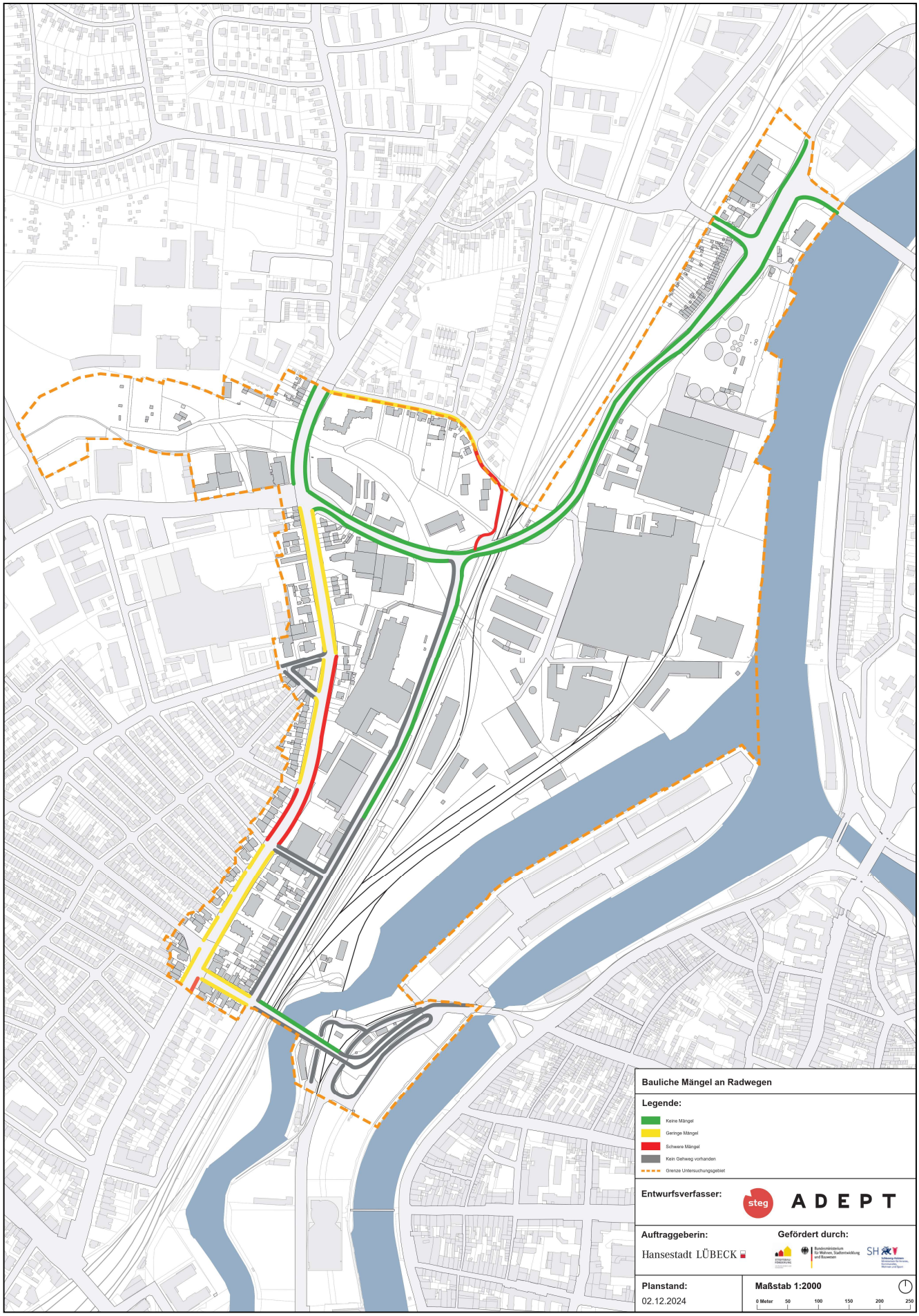

Travemünde
Ostsee
Eric-Warburg-Brücke
Hafenbahn
Nordtangente
Hauptverkehrsachse
Bad Schwartau
Travemünde/
Fehmarn-Belt-Querung
Private
Radstation/PKW
Autobahn A1
Private
Stellplätze
PKW
Karlstraßenbrücke
ehemalige große
Viehtriftbrücke
Rahmenplanung Lübeck Bad Schwartau
Schlachthofbrücke
Gleisharfe
Elbe
Marienbrücke
Lübeck
Hauptbahnhof
Elbe-Lübeck-Kanal
Elbe-Lübeck-Kanal
Übergeordnete Verkehrswege
Legende:
Gleise
Hauptverkehrsachse
Bad Schwartau
Nordtangente / A1
Grenze Untersuchungsgebiet
Schiffsverkehr
Parkplätze
Bushaltestellen
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

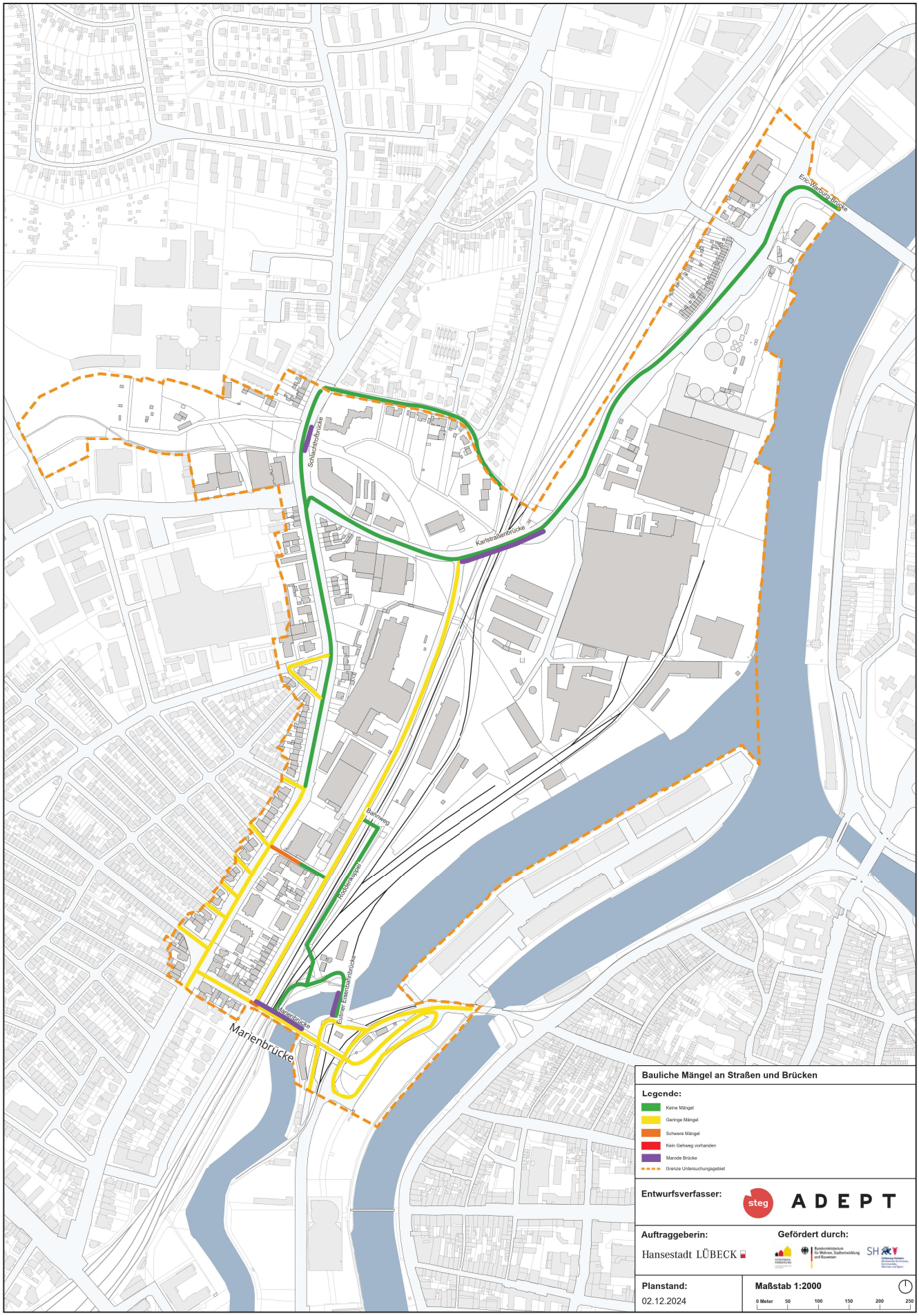

Gesellschaftliche Infrastruktur
Legende:
Soziale Infrastruktur
Kulturelle Infrastruktur
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
SH
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

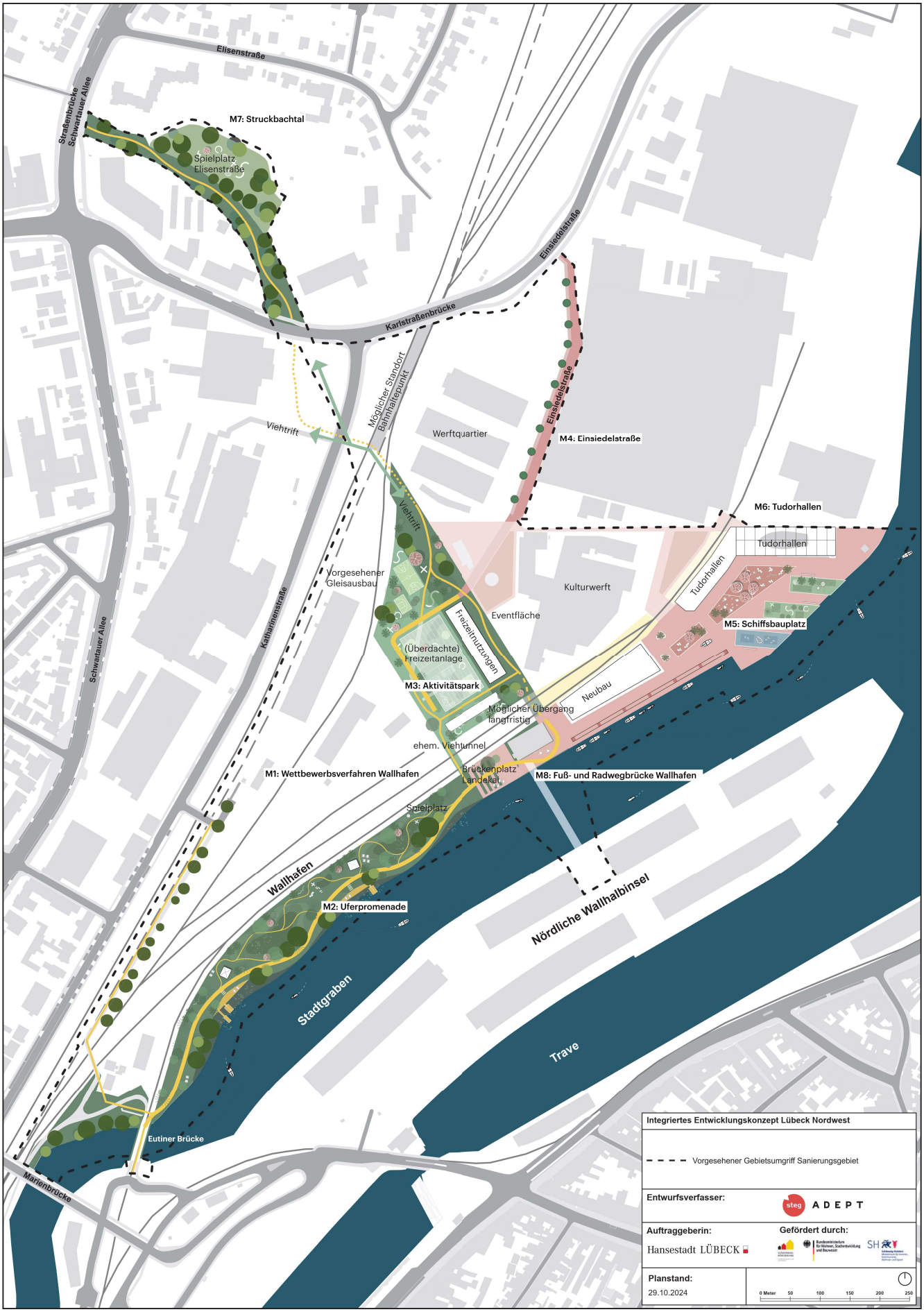

Grün- und Wasserflächen
Legende:
Öffentliches Grün
Kleingärten
Hochwasserrisikobereich HQ200
Grenze Untersuchungsgebiet
Straßenbäume
Struckbach
Verrohrter Flutgraben
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)
Geschützte Biotope
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

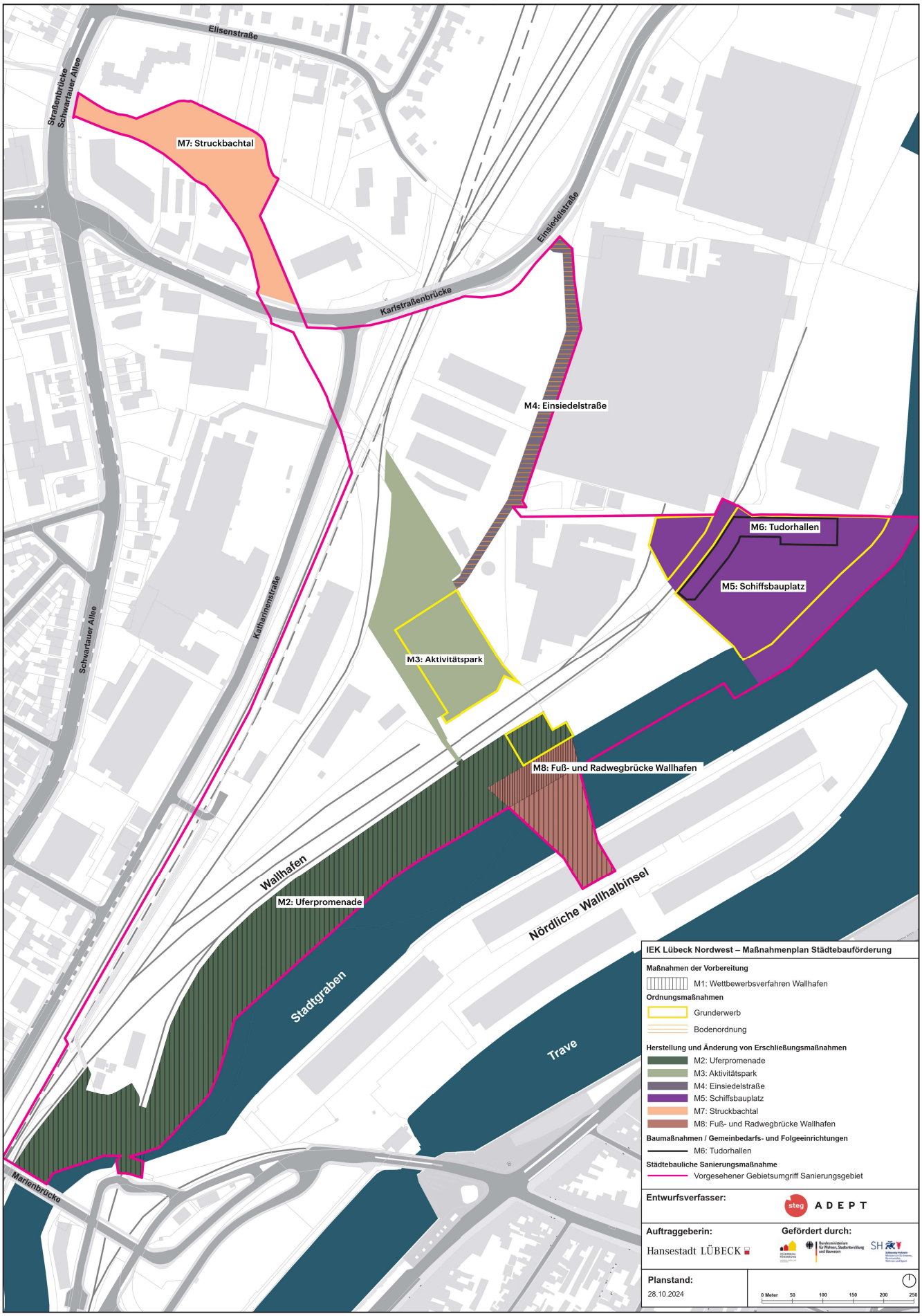

Städtebauliche Missstände
Legende:
Keine / geringe bauliche Mängel
Mittlere bauliche Mängel
Schwere bauliche Mängel
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

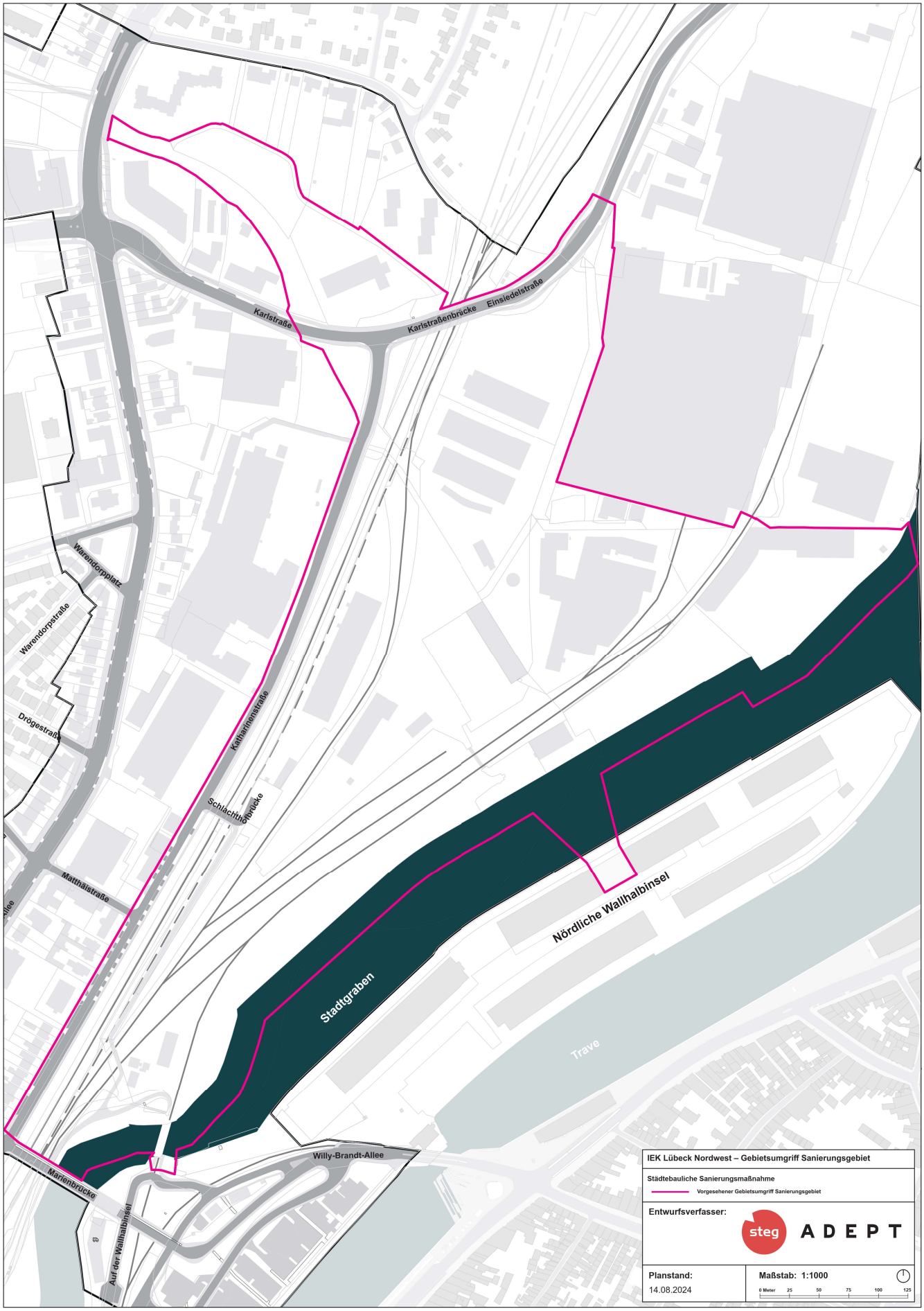

Bauliche Mängel an Gehwegen
Legende:
Keine Mängel
Geringe Mängel
Schwere Mängel
Kein Gehweg vorhanden
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
SH
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Bauliche Mängel an Radwegen
Legende:
Keine Mängel
Geringe Mängel
Schwere Mängel
Kein Gehweg vorhanden
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Eric-Warburg-Brücke
Schlachthofbrücke
Kanalstraßenbrücke
Bahnweg
Roddenkoppel
Lübecker Eisenbahnbrücke
Marienbrücke
Marienbrücke
Bauliche Mängel an Straßen und Brücken
Legende:
Keine Mängel
Geringe Mängel
Schwere Mängel
Kein Gehweg vorhanden
Marode Brücke
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
SH
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Elisenstraße
Straßenbrücke Schwartauer Allee
M7: Struckbachtal
Spielplatz Elisenstraße
Einsiedelstraße
Karlstraßenbrücke
Möglicher Standort Bahnhaltepunkt
Viehtrift
Werftquartier
Einsiedelstraße
M4: Einsiedelstraße
M6: Tudorhallen
Tudorhallen
Tudorhallen
Viehtrift
Vorgesehener Gleisausbau
Kulturwerft
Eventfläche
M5: Schiffsbauplatz
Katharinenstraße
Schwartauer Allee
Freizeitnutzungen
(Überdachte) Freizeitanlage
M3: Aktivitätspark
Neubau
Möglicher Übergang langfristig
ehem. Viehtunnel
M1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen
Brückenplatz Landekai
M8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen
Spielplatz
Wallhafen
M2: Uferpromenade
Nördliche Wallhalbinsel
Stadtgraben
Trave
Eutiner Brücke
Marienbrücke
Integriertes Entwicklungskonzept Lübeck Nordwest
Vorgesehener Gebietsumgriff Sanierungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
29.10.2024
0 Meter 50 100 150 200 250


Elisenstraße
Straßenbrücke Schwartauer Allee
M7: Struckbachtal
Einsiedelstraße
Karlstraßenbrücke
M4: Einsiedelstraße
M6: Tudorhallen
M5: Schiffsbauplatz
Katharinenstraße
Schwartauer Allee
M3: Aktivitätspark
M8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen
Wallhafen
M2: Uferpromenade
Nördliche Wallhalbinsel
Stadtgraben
Trave
Marienbrücke
IEK Lübeck Nordwest – Maßnahmenplan Städtebauförderung
Maßnahmen der Vorbereitung
M1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen
Ordnungsmaßnahmen
Grunderwerb
Bodenordnung
Herstellung und Änderung von Erschließungsmaßnahmen
M2: Uferpromenade
M3: Aktivitätspark
M4: Einsiedelstraße
M5: Schiffsbauplatz
M7: Struckbachtal
M8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen
Baumaßnahmen / Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
M6: Tudorhallen
Städtebauliche Sanierungsmaßnahme
Vorgesehener Gebietsumgriff Sanierungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
28.10.2024
0 Meter 50 100 150 200 250


Karlstraße
Karlstraßenbrücke
Einsiedelstraße
Warendorpplatz
Warendorpstraße
Drögestraße
Katharinenstraße
Schlachthofbrücke
Matthäistraße
Nördliche Wallhalbinsel
Stadtgraben
Trave
Willy-Brandt-Allee
Marienbrücke
Auf der Wallhalbinsel
IEK Lübeck Nordwest – Gebietsumgriff Sanierungsgebiet
Städtebauliche Sanierungsmaßnahme
Vorgesehener Gebietsumgriff Sanierungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Planstand:
14.08.2024
Maßstab: 1:1000
0 Meter 25 50 75 100 125

Beteilung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB

im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 136 BauGB inklusive Integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nordwest

Versand der Unterlagen:
25.04.2025

Rückmeldefrist:
28.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1.- Planungsrecht
2.- Denkmalschutz
3.- Grün und Freiraum
4.- Verkehr
5.- Übergeordnete Konzepte und Planungen
6.- Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur
7.- Soziale und Kulturelle Infrastruktur
8.- Technische Infrastruktur
9.- Sonstiges
10.- IEK: Städtebau und Freiraum
11.- IEK: Umweltbelange
12.- IEK: Verkehr
13.- IEK: Sonstiges

1. Planungsrecht

Planungsrecht				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ehemals Kreiswehrersatzamt	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	09.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 24, Kap. 2.3, Flächennutzungsplan, vorletzter Satz: Entlang der Karlstraße ist eine Sonderfläche Großflächiger Einzelhandel und nördlich davon eine Parkanlage dargestellt. Korrektur der Lage (nicht Karlstraße sondern Bei der Lohmühle) Formulierungsvorschlag: Entlang der Straße „Bei der Lohmühle“ sind Sonderbauflächen (u.a. „Großflächiger Einzelhandel“) sowie gewerbliche Flächen dargestellt. Nördlich schließt sich ein Grünzug mit dem Ziel einer Parkanlage an.	04.06.2025	Der Korrekturvorschlag wird aufgenommen und die Textstelle entsprechend redaktionell angepasst.
3	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 24, Kap. 2.3 Bebauungspläne, erster Satz: Gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 1 BauGB sind Bebauungspläne so zu entwickeln, dass die städtebauliche Ordnung parzellenscharf festgesetzt wird. Eine Herleitung aus § 8 BauGB ist nicht möglich. Alternativer Formulierungsvorschlag: Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Gemeinden stellen Bauleitpläne parzellenscharf auf, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.	04.06.2025	Der Korrekturvorschlag wird aufgenommen und die Textstelle entsprechend redaktionell angepasst.
4	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 26, Bebauungsplan 04.36.04/04.36.06 – Bei der Lohmühle / Stockelsdorfer Straße – Im nordöstlichen Bereich wurden Bahntrassen festgesetzt, südlich davon Grünflächen und Dauerkleingärten.	04.06.2025	Der Korrekturvorschlag wird aufgenommen und die Textstelle entsprechend redaktionell angepasst.

Planungsrecht				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Der Satz ist missverständlich in Bezug auf die Bahnanlagen, die heute keine Funktion mehr haben. Formulierungsvorschlag: Die im nordöstlichen Bereich des Bebauungsplans dargestellten Bahnflächen haben ihre Funktion verloren und wurden bereits entwidmet. Südlich schließen sich Grünflächen mit den Zweckbestimmungen Parkanlage und Dauerkleingärten an.		

2. Denkmalschutz

Denkmalschutz				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein	Nach Prüfung durch unser Fachreferat teilen wir Ihnen mit, dass es unsererseits keine Anmerkungen zum Entwurf gibt. Das Projekt Lübeck Nordwest ist seit mehreren Jahren sehr gut über die TÖB-Beteiligung an den Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck gekoppelt, so dass die Berücksichtigung der Belange des Baudenkmalschutzes und des archäologischen Denkmalschutzes damit gewährleistet ist.	23.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Städtische Dienststelle 4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Nach Durchsicht des Untersuchungsberichtes ist zum aktuellen Untersuchungstand des Denkmalbestandes für den Untersuchungsraum die Einsiedelstraße 6 (LMG-Gelände) zu ergänzen. Hier wurde von Seiten der Abt. Denkmalpflege ein Untersuchungsbericht beauftragt. Auf Grundlage dieser Untersuchung sind folgende weitere Objekte, technische Anlagen und Infrastruktur als Denkmale zu ergänzen: Gebäude • Halle 02, um 1907/10, 1972-75 erweitert; Entwurf Altbau: Ranft; Funktion: Zuschnitt und Blechlager • Halle 05+105, 1937-38; Funktion: Maschinenbau • Halle 08+09, 1921/22, 1969 erweitert; Ausführung: Flender Brückenbau; Funktion: Sägerei und Lager • Halle 11+11a, 1907/08; Entwurf: Ranft, 11a (im Osten vorgelagert) Ludw. Lange; Funktion: Lager • Halle 77+78, 1907; Entwurf: Ranft; Funktion: Werft • Halle 94+35-38, 1953 (Nr. 35 1988 überformt, Mr. 38 von 1959/74); Entwurf 94/35-37: Ansorge/Deecke, 38/38 O&K/DIBAU • Gebäude 111, 1941; Funktion: Kesselhaus	23.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse werden im Bericht mit Sachstand Herbst 2024 dargestellt. Sollte es auf Basis des IEK zu einer Maßnahmenumsetzung kommen, ist eine konkrete Planung der Einzelmaßnahme aufzustellen, bei der die geltenden/aktuellen Belange zu berücksichtigen sind. Dies ist Gegenstand in einem nachgelagerten Verfahren.

Denkmalschutz				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		• Neubau Halle 1, Werft 2 • Halle 36 Halle 1, Werft 2 • Halle 37 Halle 1, Werft 2 • Halle 35 • Halle 76 • Gebäude 104, 1939, Entwurf: A. Dinter; Funktion: Lehrwerkstatt • Halle 107-109a, um 1910 (107, 109, 109a), nach 1970 (108); Funktion: Reparaturwerkstatt • Gebäude 01G, um 1954; Funktion: Glühofen Technische Ausstattung • Kampnagel-Krane in Halle 5, 1939 • Brückenkran 12, Gebr. Burgdorf, Altona, Halle 2, um 1910 • Portalkran 181, Baujahr 1962, Typ: Wwh 800; Funktion: Arbeitskran Werft 2 (Kaikante); Hersteller: Norddeutsche Maschinen und Schraubwerke, Peine; letzter erhaltener Werftkran der LMG; • ortsfeste Kranbrücke 86 • fahrbarer Brückenkran 486 • Glühofen 01G • Portalkran 454, Baujahr: 1975, Typ: EVZ I-2; Funktion: Arbeitskran; Hersteller: Wissneth & Co. KG, Detmold; Fab.Nr.: 2222-75 Straßen • Straßenverlauf der alten Einsiedelstraße entlang der westlichen Hallenfront • Verlauf der Karlstraße entlang der südlichen grenze vor der Halle 76 • Hauptzufahrtsstraße auf der Nordseite		

Denkmalschutz				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Gleise • Verlauf der Gleisanlagen auf dem Werksgelände und in den Hallen • Hallenerschließung durch alle Hallen (10-2) Sollten Sie den Untersuchungsbericht zur Ergänzung der VU benötigen kann ich Ihnen diesen gerne zukommen lassen. Zu der Textlichen Ausführung des VU unter 2.5 Denkmalschutz, denkmalrechtliche Belange, sonstige rechtliche Gegebenheiten gibt es keine weiteren Ergänzungen.		
3	Städtische Dienststelle 4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Wie schon in unserer Mail vom 24.09.2024 dargelegt, halten wir den Bericht und den Maßnahmenkatalog besonders in Hinblick auf Beachtung und Integration der Historie des Platzes und der historischen Bausubstanz, aber auch mit Blick auf die Revitalisierung des Areals, besserer Anbindung an die Altstadtinsel und den damit verbundenen Mehrwert für unsere Stadt als sehr gelungen. Auch sind die Belange von Archäologie und Denkmalpflege gut berücksichtigt. Eine Ergänzung hätte ich allerdings noch: Im Falle der Maßnahme 8 Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen bitte auch den Bereich Archäologie und Denkmalpflege als zu beteiligende Bereiche mit eintragen. Vielen Dank schon einmal im Voraus.	28.05.2025	Das IEK wird bezüglich Maßnahme 8 geändert: Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege wird bei den zu beteiligenden Akteuren ergänzt.
4	Städtische Dienststelle 4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Der Bereich erachtet den Maßnahmenkatalog besonders in Hinblick auf Beachtung und Integration der Historie des Platzes und der historischen Bausubstanz, aber auch mit Blick auf die Revitalisierung des Areals, besserer Anbindung an die Altstadtinsel und den damit verbundenen Mehrwert für unsere Stadt als sehr gelungen und sichern	28.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Denkmalschutz				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		unsere volle Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen auch für die Zukunft zu.		
5	Städtische Dienststelle 4.491 Denkmalpflege	Die Abt. Denkmalpflege wurde im Rahmen der VU als TÖB beteiligt. Die im Untersuchungsbericht angeführten Belange wurden nach Sachkenntnisstand unserer Abteilung unter 2.5 aufgeführt. Eine direkte Relevanz im Zusammenhang mit einer Entwicklung des Gebietes zu den Belangen Ihres Bereiches ist für uns nicht ersichtlich.	28.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

3. Grün und Freiraum

Grün und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung Schleswig-Holstein (LLnL) Abteilung Fischerei und Forst	Ich verweise auf die forstbehördliche Stellungnahme vom 14.04.2022 zur frühzeitigen Beteiligung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts Nordwest in Verbindung der Stellungnahme vom 04.09.2023 zum Bebauungsplan 04.39.00 verweisen. Innerhalb des Plangebiets befindet sich demnach keine Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes. Allgemeine sei angemerkt, dass sich ggf. aktuelle waldfrei bzw. anderweitig genutzte Flächen (wie beispielsweise Freiflächen, Grünflächen, Parkflächen etc.) unter Umständen bei ausbleibender kontinuierlicher Pflege und/ oder Unterhaltung mittel- bis langfristig zu Wald entwickeln können. Auch könne sich vorhandene Waldflächen/ Waldgehölzstrukturen weiterentwickeln bzw. flächig weiter ausbreiten. Eine verbindliche, forstbehördliche Waldflächenfeststellung sowie zugehörige Aussagen können aus den vorgenannten Gründen forstbehördlicherseits erst nach Vorlage konkreter Vorentwurfs-/ Entwurfsunterlagen (z.B. der Bebauungsplanung) zu gegebenem Zeitpunkt, vorgenommen werden. Hinweise: Zur Verhütung von Waldbränden, zur Sicherung der Waldbewirtschaftung und der Walderhaltung, wegen der besonderen Bedeutung von Waldrändern für den Naturschutz sowie zur Sicherung von baulichen Anlagen vor Gefahren durch Windwurf oder Waldbrand ist es, gemäß § 24 Abs. 1 LWaldG, verboten, Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB in	13.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Grün und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		einem Abstand von weniger als 30 m vom Wald (Waldabstand) durchzuführen. Innerhalb des 30 m Waldabstandbereiches sind, nach § 24 LWaldG, weitere bauliche Vorhaben unzulässig; insbesondere auch nicht genehmigungs- und anzeigefreie Gebäude (z.B.: Garagen, Carports, Wintergärten, Nebenanlagen, Schuppen usw.). Die geplanten und zum teil bereits vorhanden Grünflächen sind als waldfreie Fläche definiert und sind als solche langfristig und dauerhaft durch kontinuierlich Pflege und Unterhaltung zu entwickeln bzw. zu erhalten. Hinsichtlich des o.g. Grünzugs sind ggf. Vorschriften zu gesetzlich geschützten Biotopen zu beachten. Diesbezüglich bitte ich um Kontaktaufnahme zur unteren Naturschutzbehörde. Ich gehe davon aus, dass die untere Forstbehörde weiterhin im o.g. Verfahren beteiligt wird.		
2	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 60, Altlastenverdächtige Flächen: Es fehlen Informationen dazu, dass im Rahmen des B-Plans 04.40.00 für die Roddenkoppel eine historisch deskriptive Erfassung durchgeführt wurde und deren Ergebnis. Vorschlag für eine Ergänzung nach Satz 1: Im Rahmen des B-Planverfahrens für die Roddenkoppel (B-Plan 04.40.00) wurde eine Altlastenuntersuchung durchgeführt, die aufgrund der historischen Nutzungen für weite Teile des Gebietes Altlastenverdachte ermittelt hat. Diese kommen erst dann zum Tragen, wenn in den versiegelten Boden eingegriffen	04.06.2025	Der Formulierungsvorschlag wird aufgenommen und die Textstelle entsprechend redaktionell angepasst.

Grün und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		wird oder sensiblere Nutzungen (wie z.B. Wohnen) dort verortet werden sollen. In diesen Fällen werden weitere Untersuchungen erforderlich.		
3	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 61, Anforderungen an die Planung Vorschlag für eine Ergänzung: Bei Nutzungsänderungen oder Entsiegelungsmaßnahmen werden für Flächen mit bestehenden Altlastenverdachten weitergehende Untersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen erforderlich.	04.06.2025	Der Formulierungsvorschlag wird aufgenommen und die Textstelle entsprechend redaktionell angepasst.
4	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 63, Missstände gemäß § 136 BauGB / Beurteilung der Sanierungsnotwendig Es fehlt bei der Aufführung der Mängel die Aufführung der Altlastenverdachte. Vorschlag: Ergänzung eines Punktes im Duktus des vorangehenden Punktes.	04.06.2025	Der Textabschnitt wird in Bezug auf die Einwirkung von Grundstücken auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ergänzt (gem. § 136 BauGB (3), Abs. 1 f).
5	Städtische Dienststelle 3.700 Entsorgungsbetriebe	Anmerkung zu 2.13 öffentliche Freiflächen.: Bei den Planungen zur Schaffung von neuen Grün- und Freizeitflächen soll berücksichtigt werden, inwiefern diese Flächen zu der Starkregenvorsorge im Sinne des Klimaanpassungskonzepts der HL und dem Masterplan der Stadtentwässerung beitragen können.	04.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

4. Verkehr

Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	DB Netz AG, Regionalbereich Nord Deutsche Bahn AG	die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Gegen die o.g. vorbereitenden Untersuchungen bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.	04.06.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

5. Übergeordnete Konzepte und Planungen

Übergeordnete Konzepte und Planungen				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Lübecker Hafengesellschaft	Wir haben uns die Unterlagen über das Portal angeschaut. Die in unserem Schreiben vom 1.4.2022 angeführten Punkte haben weiterhin unverändert Bestand und müssen in die Planung einfließen. Die LHG steht im sehr intensiven Austausch mit der LPA bzgl. der Hafenentwicklung in dem oben genannten Bereich. Insofern bitten wir auch darum, die Punkte der LPA in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Für evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!	20.05.2025	*Bzgl. Schreiben 01.04.2022:* *“Aus Sicht der LHG findet keine Hafenwanderung nach Norden statt.”* Im Bericht wird textlich dargestellt, dass sich der Schwerpunkt der Hafennutzung innerhalb des Lübecker Stadtgebietes weiter nach Norden in Richtung Travemünde verschoben hat. Diese Verlagerung der ehemals innerstädtischen Hafennutzung, u.a. in den Bereichen der Altstadtinsel und der Wallhalbinsel ist historisch belegt. Zudem trifft der HEP 2030 Aussagen zur künftigen Hafennutzung am Wallhafen / Roddelkoppelkai. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *“Bestehenden Hafenstandorten inkl. deren Flächen (hier sei vor allem der Nordlandkai genannt) werden im Rahmen der LHG-Umstrukturierung neue Hafenumschlagsgeschäfte angesiedelt bzw. Zugeordnet.”* Der Nordlandkai / Vorwerker Hafen ist nicht Gegenstand des IEK. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *“Die Überplanung darf bestehende Baugenehmigungen wie die von der LHG/NRS auf der Roddenkoppel nicht negativ beeinflussen. Vor allem in Hinblick auf das Thema Lärm, darf es zu keinen zusätzlichen Auflagen bzgl. Lärmschutz oder Arbeitszeiten kommen. Speziell ein Drei-Schichtbetrieb muss zukünftig weiterhin möglich sein.”*

Übergeordnete Konzepte und Planungen				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
				Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *“Bei den Rangiertätigkeiten von/zu der NRS Werkstatt als auch der sonstige Rangierverkehre im Überplanungsgebiet dürfen durch die Überplanungen keine zusätzlichen Einschränkungen oder Auflagen im Bahnverkehr erfahren. Der Bedarf für die Abstellung von Schadwagen liegt aktuell bei mindestens 3,5 km Gleislänge. Hierbei handelt es sich um die Gleise am Roddenkoppelkai (Gl. 84-90), die Gruppe unterhalb der Marienbrücke (Gl. 74-76), vor dem Nordlandkai (Gl. 15) sowie am Konstinbahnhof (Gl. 4-8). Eine Verringerung der Gleisanlagen würde die Geschäftsgrundlage der NRS sehr stark beschneiden und ggf. zum Verlust von 17 Mitarbeitern führen.”* Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *“Eine 2-geschossige Bebauung existiert aktuell bei der NRS, es ist jedoch gem. NRS Baugenehmigung 2. BA eine 3-geschossige Bebauung genehmigt. Diese genehmigten Höhen dürfen durch eine Überplanung nicht verhindert werden.”* Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *“Die auf dem NRS Gebiet festgesetzten Emissionskontingente Lek = 60 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts sind bereits während der Baugenehmigung zum 2. BA mit Tätigkeitsbeschreibungen für den 3-*

Übergeordnete Konzepte und Planungen				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
				Schichtbetrieb ausführlich mit der Anwendung des Relevanzkriteriums von 12 dB(A) mit unseren hinzugezogenen Fachleuten von der Fa. Lärm Consult diskutiert und als ausreichend bewertet worden. Diese Werte müssen in der Überarbeitung Berücksichtigung finden bzw. sollten nicht unterschritten werden müssen." Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *"Die Gleisanlagen der NRS ist als Bahnanlage planfestgestellt und darf von der neuen Überarbeitung deshalb nicht negativ beeinflusst werden."* Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *"Sofern die Überplanung eine Stilllegung von Gleisinfrastruktur mit sich ziehen sollte, ist dies für die LHG/NRS nicht akzeptabel. Schon heute ist die Gleiskapazität in Lübeck an ihrer Leistungsgrenze und auch nicht ausreichend, um zukünftige Bahnverkehre bzw. Güterverkehrsströme abzudecken. Hier muss aus Sicht der LHG die Planung in die Erweiterung von Gleisinfrastruktur gehen."* Die Erweiterung von Gleisinfrastruktur ist ein übergeordnetes, gesamtstädtisches Thema. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen *Hinweis: Im AEG (Allg. Eisenbahngesetz) im § 11 sind für die Stilllegung von Eisenbahn-Infrastrukturen sehr enge Grenzen gesetzt. Dort heißt es unter anderem im Gesetz: „Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet.*

Übergeordnete Konzepte und Planungen				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
				Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen 1. *die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,* 2. *die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder* 3. *die dauernde Einstellung des E'triebes einer Serviceeinrichtung, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.* *Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Auch eine Serviceeinrichtung sowie deren Gleise fallen hierunter."* Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *Informativ: Für den Rückbau von Gleisanlagen ist eine gesonderte Genehmigung bei der Aufsichtsbehörde zu beantragen.* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *“Der Konstinkai als auch der Nordlandkai sind als LHG Hafengelände mit Hafenbetrieb genehmigungsrechtlich ausgewiesen. Sämtliche Genehmigungen der LHG als auch der Kunden/Mieter der LHG auf der Hafenfläche müssen ihre Gültigkeit be-*

Übergeordnete Konzepte und Planungen				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
				halten und dürfen zu keinen neuen oder zusätzlichen Auflagen oder Beschränkungen im Betrieb führen." Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *"Die Überplanung darf keine negativen Einflüsse auf die Schifffahrt auf der Trave haben."* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *"Bestehende Pachtgenehmigungen müssen für die LHG als auch für ihre Kunden weiterhin ihre Gültigkeit behalten."* Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. *"die zwischen LHG und LPA abgestimmten Punkte aus dem Hafenentwicklungsplan (HEP) 2030 müssen in der Planung Berücksichtigung finden.* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Städtische Dienststelle 3.700 Entsorgungsbetriebe	Anmerkung zu 2.4: Berücksichtigung des Masterplans Stadtentwässerung fehlt und sollte ergänzt werden.		Der Textabschnitt wird ergänzt.

6. Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Städtische Dienststelle 2.530 Gesundheitsamt	Vom Gesundheitsamt gibt es aktuell keine Anmerkungen. Bei konkreten Bauvorhaben wie Gemeinschaftseinrichtung und/oder medizinische Einrichtung ist das Gesundheitsamt einzubeziehen.	29.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

7. Soziale und kulturelle Infrastruktur

Soziale und kulturelle Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Städtische Dienststelle 5.651 Gebäudemanagement	Es bleibt mir lediglich der Hinweis, wie bei allen städtebaulichen Projekten (wenn es sich um zusätzliche Wohnungsbauten handelt), dass die Erfordernis von Schulraum mit bedacht wird. Auch in diesem hier vorliegendem Gebiet sind die naheliegenden Schulen am Rande ihrer räumlichen Kapazitäten. Ansonsten keine weiteren Anmerkungen.	28.05.2025	Das IEK in seiner Zielsetzung beinhaltet keinen Wohnungsneubau. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Städtische Dienststelle 4.401 Schule und Sport	Die bereits im Konzept ausgeführten Aussagen zur Schulentwicklung sind weiterhin gültig. Insofern gibt es diesbezüglich keinen Anpassungsbedarf.	28.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

8. Technische Infrastruktur

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Deutsche Telekom Technik GmbH DTAG	Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Im Untersuchungsgebiet sind von uns zurzeit keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet, die für das Entwicklungskonzept bedeutsam sein könnten. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Deutsche Telekom Technik in ihrem Netzausbau durch zum Teil kurzfristige zentrale Vorgaben der Telekom Deutschland GmbH und durch Kundenaufträge bedarfsgerecht gesteuert wird. Aussagen zu den ggf. kurz-, mittel- oder langfristig notwendigen Netzerweiterungen und damit verbundenen Baumaßnahmen können leider nicht abgegeben werden. Sollte sich durch Baumaßnahmen zur Entwicklung des betrachteten Gebietes ergeben, dass Telekommunikationslinien der Telekom im Entwicklungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind uns die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 169 Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten. Falls aufgrund von Sanierungsarbeiten Änderungen an Anlagen der Telekom erforderlich werden sollten, bitten wir um zeitgerechte Information, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit unsere Arbeiten ebenfalls zeitgerecht durchgeführt werden können. Für die unsererseits erforderlichen Arbeiten erstellen wir gerne einen Kostenvoranschlag. Vor der Ausführung der Arbeiten benötigen wir dann die Kostenübernahmeerklärung des Veranlassers, in diesem Fall wahrscheinlich von der Hansestadt Lübeck.	08.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

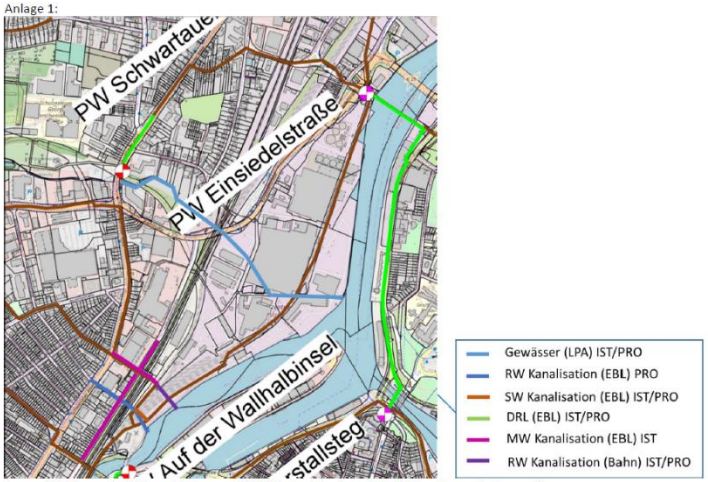
Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Falls im Plangebiet der Aufbau einer zukunftsträchtigen TK-Infrastruktur durch die Telekom Deutschland GmbH gewünscht wird, bitten wir um rechtzeitige Kontaktaufnahme. Unser Kontaktdaten lauten: Deutsche Telekom Technik GmbH Planungsanzeigen Fackenburger Allee 31b 23554 Lübeck Vorzugsweise per Mail: T-NL-N-PTI-11-Planungsanzeigen@telekom.de		
2	Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Lübeck Ostsee und Trave	Gegen die o.a. Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nordwest im Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau der Hansestadt Lübeck habe ich grundsätzlich keine Bedenken. **Die Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden durch das Vorhaben nicht berührt.** Ich bitte jedoch Nachfolgendes zu beachten: Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art wie z. B. Stege, Brücken, Buhnen, Bojenliegeplätze, Baggerungen usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraße erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 Abs. (4) des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962) weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit	06.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, gelbe, grüne, blaue noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind vom WSA Ostsee daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen. Da sich die Gesamtmaßnahme an der Bundeswasserstraße Trave befindet, gilt die o.a. Forderung auch für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungen z.B. Kräne). Bauliche und infrastrukturtechnische Maßnahmen sind seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in dem Betrachtungsbereich gegenwärtig nicht vorgesehen.		
3	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	26.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
4	Vereinigte Stadtwerke Media GmbH	In dem Gebiet sind und werden wir nicht Tätig. In der weiteren Planung brauchen Sie uns nicht berücksichtigen.	28.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
5	Bundesnetzagentur – Referat 226 Mobilfunk	Vielen Dank für Ihre Anfrage. Da eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich ist, erfolgt unsererseits keine weitere Bewertung. Ein möglicher Grund dafür ist: 1. Die Baumaßnahme weist eine geringe Bauhöhe auf. Es handelt sich dabei um einen Bebauungsplan mit einer Bauhöhe von unter 20 Meter bzw. um eine Planung einer Solar- / Photovoltaik-Freifläche. Eine Richtfunk-Untersuchung zu solchen Planungen ist nicht erforderlich. 2. Entweder ist die Bauhöhe unbekannt oder es handelt sich um eine Maßnahme mit einer unveränderten Bauhöhe. Zum Beispiel: Flurbereinigung, Landschafts- / Naturschutz, unterirdische Leitung oder Aufhebungsverfahren. 3. Flächennutzungspläne, Regionalpläne, Raumordnungspläne oder Entwicklungsprogramme sind planungsrechtliche Maßnahmen, die sich in einem früheren Planungsstadium befinden. Im nachgelagerten Verfahren wird konkrete Baumaßnahme erneut angefragt. Bitte beachten Sie die Zuständigkeitstrennung bei der Bundesnetzagentur. Für Planungs- oder Genehmigungsverfahren: ----------	28.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Zukünftig richten Sie bitte Ihre Anfragen zu Planungs- oder Genehmigungsverfahren an die zuständige Stelle unter folgender Adresse: Bundesnetzagentur, Referat 814, Postfach 80 01, 53105 Bonn oder unter der E-Mail-Adresse: verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de Weitere Information entnehmen Sie bitte dem Link unter: www.netzausbau.de/Wissen/InformierenBeteiligen/VerfahrenDritter/de Für eine Funkbetreiberauskunft vom Referat 226: ---------- Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, eine Funkbetreiberauskunft (u. a. Richtfunk) gesondert per E-Mail an funkbetreiberauskunft@bnetza.de anzufragen. Dafür schicken Sie uns das vollständig ausgefüllte Formular (als Anhang per E-Mail), welches Sie unter folgendem Link finden: www.bnetza.de/648280 Für die Funkbetreiberauskunft ist die Angabe der Koordinaten zwingend erforderlich. Hierzu können Sie sich auch an den Planungsträger wenden.		
6	Städtische Dienststelle 3.700 Entsorgungsbetriebe	Entsorgungsbetriebe möchten vorab ihre Betroffenheit in dem Gebiet kundtun und auf die dort verlaufenden Hauptsammler sowohl im aktuellen IST- als auch im PROGNOSE (PRO)-Zustand nach dem genehmigten Generalentwässerungsplan hinweisen. Der Auswerte- und Abwägungsbericht aus dem Verfahren von 2022 wurde hier nicht mit verteilt, so dass nicht beurteilt werden kann inwiefern die Belange berücksichtigt wur-	04.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		den. Auf Seite 16 wird unter TÖB-Beteiligung lediglich erwähnt, dass keine Belange vorgetragen wurden. Dem widersprechen die EBL! Unsere Belange der Entwässerung wurden vorgetragen und aufgezeigt. Diese sind zu berücksichtigen. In dem Gebiet läuft der SW-Sammler aus St.-Lorenz Nord (Werftstraßensammler) in Richtung des Pumpwerkes Einsiedel und im weiteren Verlauf in Richtung des Zentralklärwerks. Das Gelände der ehemaligen LMG mit den zahlreichen Hallen und der weitere Hafenbereich östlich der Bahnstrecke sind noch nicht vollständig erschlossen und könnten im Zuge der Entwicklungsmaßnahme erschlossen werden. Die Wohn- und Gewerbebereiche entlang der Schwartauer Allee sind aktuell noch im Mischsystem erschlossen. Im gesamte Wohngebiet zwischen Brolingstraße und Schwartauer Allee werden auf lange Sicht zahlreiche Teilmaßnahmen zur Trennung der Entwässerung erforderlich. Hierfür wird unter anderem ein neuer Regenwasser-Hauptsammler im Bereich der Matthäistraße mit Vorflut zum Stadtgraben erforderlich (siehe Anlagen 1). Insofern würden wir es begrüßen, wenn wir weiterhin frühzeitig in die Planungen eingebunden werden. Insbesondere ist die Erreichbarkeit unserer bestehenden Sammler sicherzustellen sowie eine Überbauung zu vermeiden. Aus Sicht der Entsorgungsbetriebe würde es sich anbieten, die zukünftigen Straßenverläufe den Sammlertrassen der EBL anzupassen, damit diese in der öffentlichen Fläche liegen und der Anschluss aller Flächen gewährleistet werden kann. Zudem müssen die noch zu errichtenden Hauptsammlertrassen für die Trennung berücksichtigt werden, da diese aus verschiedenen Zwangspunkten (z.B. Gefälle) nur begrenzt verlagert werden können.		Die VU wird auf Seite 16 geändert. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die VU wird geändert. Anlage 1 war bislang im Bericht unter Kapitel 2.14 ‚Umweltsituation' (Seite 61) integriert.

Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Wichtig wäre in den zukünftig nicht öffentlich gewidmeten Flächen eine gewisse Trassenbreite (min. 4 m) als nicht überbaubar zu berücksichtigen. Die Breite der erforderlichen Trasse ist wesentlich von der Rohrdimension und Tiefenlage abhängig und kann bei Bedarf individuell angegeben werden. Im Anhang finden Sie eine schematische Darstellung der Kanalisation und des Flutgrabens (Struckbach) im IST- und PROGNOSE-Zustand (Anlage 1). Diese sollten in den Darstellungen des Gebietes integriert werden. Für detaillierte Planauszüge können bei Bedarf bei den EBL eingesehen und abgefragt werden. Dazu können Sie gerne separate Termine oder Anfragen stellen. Anlage 1:  Auszug SW-Sammler IST- und Prognose (PRO) Zustand in dem Gebiet (Hauptsammlertrassen)		

9. Sonstiges

Sonstiges				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Landeskriminalamt Kampfmittelräumdienst	In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das **Landeskriminalamt** **Dezernat 33, Sachgebiet 331** **Mühlenweg 166** **24116 Kiel** durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	28.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei weiteren Schritten berücksichtigt.
2	Städtische Dienststelle 3.700 Entsorgungsbetriebe	Anmerkung zu 2.14 Umweltsituation: Die dort gemachten Aussagen erfordern eine umfassende Planung und Berücksichtigung der Entwässerung in dem Gebiet. Dies findet sich in dem Bericht nicht wieder (siehe auch unten).	04.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

10. IEK: Städtebau und Freiraum

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck, Klimaleitstelle, Naturschutz und Landschaftsplanung sowie die Untere Wasserbehörde, untere Bodenschutzbehörde und untere Abfallentsorgungsbehörde nimmt zum Entwurf des Untersuchungsberichts für das innenstadtnahe Gebiet „Nordwest“ im Stadtteil St. Lorenz Nord wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: **I. Landschaftsplanerische Stellungnahme (Ansprechpartnerin: Frau Bauer, Tel. 122-3953)** Aus Sicht der Landschaftsplanung und Erholungsvorsorge werden über die Maßnahmen M2 (Uferpromenade) und M3 (Aktivitätspark) gegenüber dem Status quo deutliche Verbesserungen erzielt, indem für die Erholung nutzbare Freiräume entwickelt werden sollen. Bei der Rad- und Fußwegplanung bleibt die gewünschte Vernetzung mit den bestehenden Wohnquartieren und die Erschließung der Wasserkante auch in Richtung Eric-Warburg-Brücke deutlich hinter den freiraumplanerischen Erfordernissen zurück. Hier sollte nachgebessert werden: - Fortsetzung des Uferwegs ab der geplanten Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen (M8) entlang der Kaikante in Richtung Schiffsbauplatz (M5) und zumindest Darstellung eines Pfeils in Richtung Eric-Warburg-Brücke (außerhalb des Planungsgebietes). - Herstellung einer attraktiven grünen Wegeverbindung zwischen M7 Strukbachtal) / Karlstraße und Bahngleis / M3 (Aktivitätspark), um einen durchgehenden Grünzug von M7 bis zu M3 zu erzeugen. An	23.05.2025	*bzgl. I – “Fortsetzung Uferweg”:* Das IEK zielt auf eine mittelfristige und modulare Umsetzung von Einzelmaßnahmen ab. In der VU wurde festgestellt, dass im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets eine intensive, aktive Hafennutzung stattfindet (primär durch ein Lagerhausunternehmen). Die aktive Hafennutzung findet beidseitig der Trave statt. Daher ist dieser räumliche Teilbereich nicht Gegenstand des IEKs und auch nicht in der (möglichen) langfristigen Gebietsentwicklung berücksichtigt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. *bzgl. I – “Wegeverbindung zwischen M7 und M3”:* Die im Entwicklungskonzept aufgezeigte Querung der Gleisanlagen ist eine – aus planerischer Sicht – sinnvolle und erstrebenswerte Anbindung der Roddenkoppel, die möglicherweise im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bahnhaltepunktes verfolgt werden könnte. Allerdings befindet sich diese mögliche Querung im Bereich der Gleisanlagen und im Eigentum der DB AG, so dass das übergeordnete Fachplanungsrecht zu berücksichtigen ist. Eine mögliche Querung ist zudem nicht förderfähig i.S. der Städtebauförderung und daher nicht als Einzelmaßnahme abgebildet. Die Zielsetzung der Querung / des “Brückenschlags” ist im IEK abgebildet. Die Hansestadt Lübeck sollte dieses Entwicklungsziel verfolgen, wenn seitens der Bahn eine Änderung/Anpassung der Gleisanlagen erfolgt und/oder ein Haltepunkt eingerichtet wird. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		dieser Stelle sollte die Stadt den Fokus auf Grunderwerb setzen. Die Verknüpfung von M7 und M3 sollte auch eine Renaturierung des Strukbaches mit einbeziehen, da darüber große Synergien zwischen Freiraumentwicklung, Verbesserung des Biotopverbunds, Klimaanpassung und Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz zu erzielen sind. Die im IEK an dieser Stelle dargestellten grünen Pfeile greifen zu kurz und werden dem planerischen Potenzial dieser Verbindung, die unter Punkt 7 des IEK (S. 117) durchaus angedeutet ist, nicht gerecht. Die fußläufige bzw. radwegmäßige Vernetzung zu Wohnquartieren wird nur in Richtung Altstadt verbessert. Die potenziell entstehenden Freiräume werden für die Bewohner:innen der mit öffentlichen Grün- und Freiflächen stark unterversorgten Wohngebiete im Osten (Holstentor Nord) auch weiterhin nur über unattraktive Wege entlang stark befahrener Straßen erreichbar sein. Die Planung eines mit einer Baumreihe versehenden Radwegs auf der Einsiedelstraße (M4) ersetzt dabei nicht den eigentlich erforderlichen Grünzug. Dies ist innerhalb des Geltungsbereichs des IEK nicht lösbar, muss aber bei der weiteren Entwicklung des Umfeldes zwingend mitgedacht werden.		*bzgl. I – "Renaturierung Struckbach auf der Roddenkoppel":* Der historische Verlauf des Struckbachtals zwischen Karlstraße und Trave ist mit großen Gebäudekomplexen bebaut, die sich im Eigentum Dritter befinden und in Teilen unter Denkmalschutz stehen. Der ehem. Struckbach wird dort verrohrt und unterirdisch als Flutgraben in die Trave geleitet. Dieser räumliche Teilbereich ist nicht Gegenstand des IEK. Die Einzelmaßnahme M 3 bildet nach Abwägung aller Belange (Erschließung, Eigentumsrechte, Nutzung/Gleisanlagen, Denkmalschutz) sowie der Gegenüberstellung von (finanzieller) Machbarkeit und Verhältnismäßigkeit die Zielsetzung zur Schaffung eines "Akitivitätsparks" ab. Das IEK wird nicht geändert. *bzgl. I – "Vernetzung und Freiräume":* Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
2	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	Zum Entwurf des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts nehme ich wie folgt Stellung: **<u>1 Stellungnahme</u>** a) Genehmigungserfordernis Der überplante Bereich befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Trave. Der Uferbereich ist aufgrund des lokalen Tideeinflusses den Küstengebieten rechtlich gleichgestellt und	09.05.2025	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		unterliegt daher den Regelungen nach § 80 Abs. 1 LWG (Genehmigungspflicht für Anlagen an der Küste). Bauvorhaben im Uferbereich sind vorab auf Ihre Auswirkungen zu bewerten. Sofern nachteilige Wirkungen im Sinne des Küstenschutzes nicht ausgeschlossen werden können, bedarf es der Erteilung einer küstenschutzrechtlichen Genehmigung. b) küstenschutzrechtliche Bauverbotsregelung Gemäß § 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG dürfen bauliche Anlagen *„in den Hochwasserrisikogebieten an der Küste (§ 59 Absatz 1 Satz 2) nicht errichtet oder wesentlich geändert werden*“. Der überplante Bereich befindet sich gemäß den aktuell geltenden, amtlichen Hochwasserrisiko und Hochwassergefahrenkarten teilweise innerhalb der Hochwassergebietskulisse und unterliegt daher grundsätzlich dem Bauverbot nach § 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG. Die küstenschutzrechtliche Bauverbotsregelung für die Errichtung von baulichen Anlagen in den Hochwasserrisikogebieten an der Küste (§ 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG) findet keine Anwendung, wenn das Gebiet durch Schutzanlagen mit einem mit den Landesschutzdeichen vergleichbaren ausreichenden Schutzstandard geschützt wird (Gebietsschutz) oder die zur ausreichenden Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlage durchgeführt werden (Objektschutz) (§ 82 Abs. 2 Nr. 6 LWG). Andere Bauverbote nach § 82 Abs. 1 LWG kommen nach gegenwärtiger Einschätzung nicht in Betracht.		

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Eine Entwicklung dieser Bereiche ist also nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Die Unterlagen befassen sich jedoch bereits mit der vorgenannten Thematik (bspw. S. 58 f), sodass hiesig keine weiteren Anmerkungen erforderlich erscheinen. **<u>2 Hinweise</u>** • Das Vorhaben befindet sich in einem Gebiet, das grundsätzlich durch Sturmfluten gefährdet ist. Eine absolute Sicherheit ist auch hinter Landesschutzdeichen und anderen Küstenschutzanlagen nicht gegeben. • Bei der Umsetzung von Vorhaben in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen. • Allgemeine Informationen zum Thema der Hochwasservorsorge (Objektschutz und bauliche Vorsorge) finden sich unter anderem in der Hochwasserschutzfibel des Bundes. Sollten Sie zu einem oder mehreren der oben genannten Punkte noch Fragen haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.		
3	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	Aufgrund von organisatorischen Änderungen innerhalb des LKN.SH habe ich Ihre Mitteilung zur zentralen Erfassung in der elektronischen Akte weitergeleitet. HINWEIS: *Antragsunterlagen zur Beteiligung der unteren Küstenschutzbehörde senden Sie zukünftig bitte an die folgende Adresse: poststelle.husum@lkn.landsh.de*	28.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Rückfragen in bereits laufenden Verfahren können Sie an die fachbereichsinterne Verfahrensstelle richten: verfahrens-stell.fb40@lkn.landsh.de		
4	Städtische Dienststelle 5.691 Lübeck Port Authority	Die LPA hat im bisherigen Verfahren u.a. folgende schriftliche Stellungnahmen abgegeben: • Stellungnahme frühzeitige TÖB-Beteiligung vom 20.04.2022 • Ergänzungen zum Thema „Brückenschlag über Wallhafen“ • Rückmeldung zu betroffenen LPA-Flächen gem. E-Mail v. 02.08.2024 • Stellungnahme der Lübeck Port Authority vom 26.09.2024 zum Bericht „Vorbereitende Untersuchungen Lübeck Nordwest, Stand 21.08.2024 Leider können wir im Bericht „VU inkl. IEK für die Gesamtmaßnahme Nordwest“, Stand April 2025 nicht erkennen, dass einige wesentliche Inhalte unserer bisherigen Stellungnahmen eingeflossen sind. Zum Entwurf des Berichtes „VU inkl. IEK für die Gesamtmaßnahme Nordwest“ nimmt der Bereich Lübeck Port Authority im Rahmen der TÖP Beteiligung wie folgend Stellung: <u>Allgemeines</u> Die zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes erforderlichen Investitionen stehen in Konkurrenz zu anderen Investitionen des Bereiches Lübeck Port Authority und der Hansestadt Lübeck insgesamt und würden, wenn sie prioritär umgesetzt werden, dazu führen, dass andere notwendige	28.05.2025	Wenn die städtebauliche Gesamtmaßnahme Nordwest in eine weiterführende Programmteilnahme der Städtebauförderung überführt wird, dann sind die dargestellten Einzelmaßnahmen des IEK grundsätz-

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Maßnahmen nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden können. Die Maßnahmen des Entwicklungskonzepts führen zu einer Erhöhung der Kosten für Abschreibungen, laufende Unterhaltung und Personal. Da die Maßnahmen nicht rentierlich sind und die hinzukommenden Kosten weder aus Umschichtungen noch aus (neuen) Einnahmen finanziert werden können, werden sich die Ergebnisse der betroffenen Produkte dauerhaft verschlechtern und machen eine Anpassung deren Budgets erforderlich. Für die den Bereich Lübeck Port Authority betreffenden Maßnahmen wird die Vorsteuerabzugsfähigkeit noch zu prüfen sein; für die Kostenkalkulation, Förderanträge und Haushaltsanmeldungen sollte davon ausgegangen werden, dass die den Wallhafen betreffenden Kosten z.B. für ein „grünes Ufer“ oder die Ertüchtigung der von Dritten erworbenen Kaimauern voraussichtlich keine Vorsteuerabzugsberechtigung vorliegt, da im Zusammenhang mit den Maßnahmen nicht zu erwarten ist, dass sie dazu dienen, umsatzsteuerpflichtige Leistungen zu erbringen. <u>Wallhafen</u> Gemäß dem Entwicklungskonzept sind wirtschaftliche Nutzungen des Wallhafens und die Schaffung der hierfür erforderlichen Voraussetzungen wie Erschließung, Ver- und Entsorgung, Betriebsflächen an Land etc. nicht vorgesehen. Auch im Bereich des Kuhlenkampkais sind gemäß dem B-Plan „Nördliche Wallhalbinsel“ alle über Warteliegeplätze für Binnenschiffe hinausgehenden Nutzungsmöglichkeiten, für die nach Einschätzung des Bereiches Lübeck Port Authority Nachfragepotenzial bestünde, ausgeschlossen worden.		lich förderfähig und können über Städtebauförderungsmittel finanziert werden. Die Hansestadt Lübeck hat der Komplementärfinanzierung dieses Förderinstruments entsprechend einen kommunalen Eigenanteil beizubringen, der haushalterisch zu ordnen ist. Die haushalterische Ordnung des Eigenanteils wurde bislang bei allen städtebaulichen Gesamtmaßnahmen über den Bereich Stadtplanung und Bauordnung hergestellt. Die Entscheidung über eine weiterführende Programmteilnahme inkl. einer Abwägung der daraus reslutierenden Folgen (u.a. für den Gesamthaushalt) ist kommunalpolitisch durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zu treffen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Für das Liegen von Sportbooten – wie in mehreren Planzeichnungen angedeutet – sind die vorhandenen Kaimauern auf Grund ihrer Höhe von mehr als 2 m ungeeignet; für den Betrieb eines Sportboothafens oder einer Sportbootanlage im Bereich des Wallhafens müssten die Anforderungen gemäß Sportboothafenverordnung im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmen eingeplant und umgesetzt werden. Es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass hier Liegeplätze für Sportboote kostendeckend betrieben werden können. Hieraus ergibt sich aus der Sicht des Bereiches Lübeck Port Authority keine Perspektive für eine erfolgreiche und wirtschaftlich tragfähige zukünftige Nutzung des Wallhafens; hiermit verbundene Folge nach Beendigung der Holzumschläge ist, dass im Wallhafen Uferbefestigungen und Wassertiefen, die zum Liegen von Wasserfahrzeugen geeignet wären, nicht mehr oder nur noch für einige Teilflächen benötigt werden. Der Bereich Lübeck Port Authority wird – siehe auch weitere Ausführungen unter „Maßnahme Uferpromenade und Schiffsbauplatz“ die weitere Entwicklung daher zum Anlass nehmen, den Betrieb des Wallhafens als Hafenfläche zu überprüfen. <u>Hafenbahn</u> Im Untersuchungsgebiet befinden sich über die Streckengleise der DB hinaus diverse weitere Eisenbahninfrastrukturanlagen und Serviceeinrichtungen, die von der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority oder der Nordic Rail Service GmbH, einer Tochtergesellschaft der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, betrieben werden: Eisenbahnanbindung des Vorwerker Hafens, der Bahnhof Lübeck Hafen – diese Bezeichnung sollte an Stelle von		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der mögliche Betrieb von Liegeplätzen für Boote ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Korrekturvorschläge werden aufgenommen. Zur besseren Lesbarkeit des Berichts wird der Begriff der “Gleisharfe” verwendet, nunmehr erfolgt einleitend eine Begriffsdefinition, die auf die genannten Anlagen und Einrichtung verweist. Im Bericht erfolgt eine redaktionelle Ergänzung bzgl. der Funktion und Bedeutung der Hafenbahn.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		„Gleisharfe“ verwendet werden, die Hafenbahnwerkstatt, die Waggonwerkstatt und der Gleisanschluss „LMG“. Alle diese Gleisanlagen oder Serviceeinrichtungen werden laufend genutzt und haben eine unverzichtbare Funktion und Bedeutung für den Lübecker Hafen und den SPNV in der Region. Dies sollte für alle Planungen berücksichtigt und aus dem Bericht deutlich werden.		
		Der Betrieb der o.g. Hafenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen ist mit verschiedenen Emissionen, insbesondere Lärm und Erschütterungen verbunden. Durch die Maßnahmen im Rahmen der „Gesamtmaßnahme Nordwest“ darf der weitere Betrieb weder eingeschränkt, noch gefährdet werden. Neue Nutzungen wie insbesondere Wohnen werden daher vom Bereich Lübeck Port Authority abgelehnt.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Da das Betreten von Eisenbahnanlagen insbesondere im Falle von Oberleitungen mit erheblichen Gefahren verbunden ist, sind überall dort, wo im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmen im Umfeld von Eisenbahnanlagen „Öffentlichkeit“ hergestellt wird, Zaunanlagen o.ä. erforderlich.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Der Umnutzung von Grundstücksflächen, die bisher als öffentliche Eisenbahninfrastruktur oder Serviceeinrichtungen gewidmet sind und als solche genutzt werden, stehen sehr hohe Anforderungen entgegen. Sie sind durch eisenbahnrechtliches Fachplanungsrecht geschützt. Eine anderweitige Nutzung erfordert die Durchführung einer Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und im Anschluss daran die Durchführung eines Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG. Um eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu erwirken, muss „das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche		Der Hinweis bzgl. des Fachplanungsrechts wird zur Kenntnis genommen. Der Bericht wird textlich ergänzt, der Sachverhalt wird gesondert textlich dargestellt.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Interesse überwiegen, kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehen und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten sein“. Keine dieser im Gesetz genannten Voraussetzungen ist für den Bahnhof Lübeck Hafen, die Hafenbahnwerkstatt und die Waggonwerkstat der Nordic Rail Service GmbH gegeben. Damit ist eine Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken und eine Umnutzung der Flächen rechtlich und praktisch unmöglich. Selbst wenn die Eisenbahninfrastrukturanlagen an eine andere geeignete Stelle verlagert werden könnten, ist eine Freistellung dieser Flächen von Bahnbetriebszwecken nach der verschärften Rechtslage praktisch ausgeschlossen. Für die erforderliche Verlagerung wären nicht nur geeignete Grundstücksflächen und die Finanzierung des Ersatzes bisheriger Anlagen, sondern ein Zeitplan erforderlich, der mit der Städtebauförderung vereinbar wäre. Es erscheint unwahrscheinlich, dass für eine Verlagerung geeignete Grundstücke zur Verfügung stünden. Für zum Beispiel die Verlagerung eines Abstellgleises wäre ein mehrere hundert Meter langes Grundstück mit Anschluss an das überörtliche Gleisnetz erforderlich. Die für eine mögliche Verlagerung untersuchten Flächen stehen aufgrund übergeordneter Planungen oder langfristiger anderer Nutzungen nicht zur Verfügung. Selbst falls sich alle genannten Anforderungen lösen ließen, bliebe das Risiko, dass im Rahmen der oben genannten eisenbahnrechtlichen Verfahren ein Dritter den Betrieb der bisherigen Anlagen übernähme und damit die betreffenden Grundstücksflächen weiterhin für Eisenbahnzwecke gebunden sind. Last but not least wäre jede Verlagerung mit erheblichen Kosten verbunden. Es ist davon auszugehen, dass die bisher geschätzten Kosten für eine Verlagerung inzwischen		

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		erheblich, d.h. um das ungefähr fünffache, gestiegen sind und zu den Kosten für die Verlagerung von Hafenbahnwerkstatt und Waggonwerkstatt auch Kosten für eine Verlagerung des Bf Lübeck Hafen (oder einzelner Abstellgleise) hinzukämen. **Ich bitte den Bericht im Hinblick auf die eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen und die damit einhergehende Nichtverfügbarkeit der Flächen, auf denen sich Eisenbahninfrastrukturanlagen befinden, zu ergänzen bzw. diesen wichtigen Aspekt deutlicher darzustellen.** Die Eutiner Eisenbahnbrücke müsste bei einer Umnutzung des Roddenkoppelkais grundlegend instandgesetzt bzw. erneuert werden. Kraftfahrzeugverkehr und Fußgänger- und Radverkehre müssten wieder getrennt werden, insbesondere, wenn sicher der Fußgänger- und Radverkehr wie bei Anlage einer Grünanlage zu erwarten deutlich erhöhen würde. <u>Struckbachtal</u> Der Flutgraben, ehemals Struckbach sollte in die Beschreibungen aufgenommen werden. Im Untersuchungsgebiet verläuft der Flutgraben auf einer Länge von ca. 1,374 km. Davon sind rund 1,281 km verrohrt, wobei die Nennweiten der Leitungen zwischen DN 800 und DN 1500 variieren. Stellenweise verläuft der Flutgraben unter bestehenden Gebäuden, was zusätzliche Herausforderungen bei zukünftigen Planungen mit sich bringt. Bei der städtebaulichen Entwicklung ist die zukünftige Behandlung des Gewässers Flutgraben in die Planung zu integrieren. Ein Ziel sollte auch die Einhaltung der Vorgaben		Der Bericht wird textlich ergänzt, der Sachverhalt wird gesondert textlich dargestellt. Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), insbesondere das Erreichen eines guten ökologischen und chemischen Gewässerzustands sein. **Ich bitte, die vorgenannten Punkte im Bericht an den jeweils relevanten Stellen zu berücksichtigen.** <u>Betrachtung der einzelnen Maßnahmen</u> Zu den einzelnen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes für die Gesamtmaßnahme Lübeck Nordwest nimmt der Bereich Lübeck Port Authority wie folgend Stellung: **Maßnahme Uferpromenade und Schiffsbauplatz** Für ein „grünes“ Ufer wäre in großen Teilen des Wallhafens eine deutliche Reduzierung der Gewässertiefe von teilweise ca. 8 m erforderlich, für verbleibende, alte Kaimauern wäre dies zu deren Entlastung und zur Reduzierung der Anforderungen und der Kosten für deren Unterhaltung, Instandsetzung oder Ersatz sinnvoll. Grüne Ufer und schwimmende Gärten wären hier gemessen an der Größe der neu geschaffenen Grünfläche und ihres zu erwartenden ökologischen „Wertes“ sehr aufwändig. Die Anlage eines grünen Ufers verursacht deutlich höhere Kosten als eine Beibehaltung der vorhandenen Kaimauern, da diese durch eine Verringerung der Wassertiefe mit deutlich geringerem Aufwand – die Verringerung der Wassertiefe ist für die Anlage grüner Ufer erforderlich - stabilisiert, ihre Rest-Lebensdauer verlängert und die Anforderungen und Kosten für zukünftige Ersatz- und Instandsetzungsmaßnahmen reduziert werden können. Die Gleisanlagen sind, durch Zaunanlagen, soweit diese noch nicht vorhanden sind, gegen unbefugtes Betreten zu		Der Bericht wird textlich ergänzt. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		schützen; baulich ist auch das Übergreifen von Bewuchs auf die Gleisanlagen zu unterbinden. Der Viehtrifttunnel unter den Hafenbahngleisen müsste den Anforderungen entsprechend für eine Nutzung als öffentlicher Weg umgebaut werden. Aus Hafenbahnsicht wird eine zusätzliche ebenerdige Gleisquerung abgelehnt, da hierdurch die Nutzung der Gleise zum Abstellen eingeschränkt werden würde. Zudem sollen gemäß § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen hergestellt werden. Als Alternative zur Planung könnte der Bahnübergang in der Nähe der Tudorhallen als Querungsmöglichkeit für Fußgänger ausgebaut werden. Beim Erwerb von am Wallhafen gelegenen Grundstücken sollte vorher der Zustand der Kaimauern ermittelt und bei den Konditionen die erforderlichen Instandsetzungskosten berücksichtigt werden. Alle vorgenannten Punkte sind hinsichtlich der Kosten, der Finanzierung sowie dem Zeitplan zu berücksichtigen. **Maßnahme Aktivitätspark** Für die Waggonwerkstatt ist eine für Lkw ausgelegte Erschließungsstraße erforderlich und bei der Planung eines Aktivitätsparks zu berücksichtigen. Die „Dreiecksfläche“ im NW des geplanten Aktivitätsparks ist als Bestandteil der Waggonwerkstatt eisenbahnrechtlich gebunden und ist an deren Betreiber vermietet. Insoweit ist a) eine Klärung erforderlich, ob und in welchem Umfang Flächen eisenbahnrechtlich bereitgestellt werden können und b) mit dem Mieter und Betreiber eine vertragliche Einigung über die Herausnahme aus dem bisherigen Mietgegenstand zu erzielen.		Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Die teilweise elektrifizierten Gleisanlagen sind, soweit noch nicht vorhanden, durch Zaunanlagen gegen unbefugtes Betreten zu schützen; für Ballsportanlagen sind weitergehende Vorkehrungen z.B. durch Verlagerung „indoor“ oder durch geschlossene „Käfige“ zu treffen, so dass Bälle nicht in den Gleisbereich gelangen können. Baulich ist auch das Übergreifen von Bewuchs auf die Gleisanlagen zu unterbinden. Da die Gleisanlagen inzwischen elektrifiziert sind, müsste eine neue Brücke im Bereich der ehemaligen Viehtriftbrücke eine höhere Durchfahrtshöhe aufweisen. Alle vorgenannten Punkte sind hinsichtlich der Kosten, der Finanzierung sowie dem Zeitplan zu berücksichtigen. **Maßnahme Tudorhallen** Das benachbarte Gleis und der Flutgraben – s. nächster Punkt - sind bei Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Der Gleisanschluss zur Firma LMG wird mehrmals in der Woche bedient uns ist langfristig erforderlich. **Maßnahme Struckbachtal** Es sollte geprüft werden, ob Möglichkeiten zur Entrohrung und ökologischen Aufwertung (Renaturierung) des Flutgrabens möglich sind. Im Abschnitt zwischen An der Hansehalle und Einsiedelstraße verläuft der Flutgraben bisher auf einer Länge von 93 m offen. Eine weitere Öffnung in diesem Abschnitt bietet hohes stadtökologisches und städtebauliches Potenzial, insbesondere hinsichtlich Mikroklima, naturnahem Wasserkreislauf und Aufenthaltsqualität.		Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Es wird angeregt, Maßnahmen zur schrittweisen Entrohrung und Renaturierung im Rahmen des ISEK zu berücksichtigen und mit den zuständigen wasserwirtschaftlichen und umweltfachlichen Stellen abzustimmen. **Maßnahme Fuß- und Radwegbrücke** Die Kaimauern sind nicht zur Aufnahme von Lasten einer Brücke ausgelegt und müssten ggf. entsprechend saniert und ertüchtigt werden. Die Befahrbarkeit der ufernahen Flächen muss auf beiden Seiten der Brücke in jeweils beide Richtungen sichergestellt werden. Als Voraussetzung für die Anbindung der Brücke müsste auch der Bahnübergang in der Nähe der Tudorhallen für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut werden. Die vorgenannten Punkte wären hinsichtlich der Kosten, der Finanzierung sowie des Zeitplans zu berücksichtigen. Der Bereich Lübeck Port Authority wird sich mit den Anforderungen an eine Brücke hinsichtlich der Befahrbarkeit des Wallhafens und des Stadtgrabens noch einmal beschäftigen.		Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.
5	Stadtwerke Lübeck Energie GmbH – Planung und Steuerung	Für den Ausbau der Fernwärme benötigen wir in Lübeck aus hydraulischen Gründen und um die geforderten Wärmemengen überhaupt transportieren zu können, Traversequerungen. Da eine Installation nachträglich an Brücken oder in Dükern einen sehr hohen Aufwand bedeuten, sollte von unserer Seite bei der Neuplanung von Brücken, wie bspw. der Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen, die Installation von Fernwärmeleitungen gleich beachtet und eingeplant werden. Dies natürlich in Austausch und ggf. Zusammenarbeit mit uns (Stadtwerke Lübeck Energie)	02.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Der Belang wird aufgenommen und die Maßnahmenbeschreibung textlich angepasst.

IEK: Städtebau und Freiraum				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Darüber hinaus suchen wir als Fernwärmeversorger über das gesamte Stadtgebiet hinweg nach Flächen, die sich für erneuerbare Energien oder Wärmespeicher eignen. Eine Beachtung beim Konzept Nordwest von Flächen für Energieerzeugungsanlagen/-speicher, wäre daher sinnvoll.		
6	Städtische Dienststelle 4.401 Schule und Sport	Der Bau eines Aktivitätsparks wird grundsätzlich begrüßt, macht aber nur Sinn, wenn vorab oder parallel auch das betreffende Wegenetz ausgebaut und die Aufenthaltsqualität insgesamt (z.B. durch eine Uferpromenade) verbessert wird. Welche Inhalte des Aktivitätsparks dann umgesetzt werden können, ist zudem von den jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen abhängig (Förderprogramme, Spenden, Haushaltsmittel).	28.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
7	Städtische Dienststelle 4.513 Jugendarbeit	Die Ideen, die in dem Konzept präsentiert werden bezüglich der öffentlichen Freiflächen sind in Bezug auf junge Menschen aus Sicht des Bereiches äußerst begrüßenswert. Mit überdachtem Aktivitätspark, Pavillons und Sitzgelegenheiten sowie Fitnessgeräten wird deren Bedürfnissen gut Rechnung getragen. Zu ergänzen wären noch Rückzugsräume für Jugendliche (z.B. sog. Chill-Areas), an denen sie auch ohne ständige Einblicke von Erwachsenen unter sich sein können. Der Bereich weist darauf hin, dass bei einer Umsetzung eine angemessene Kinder- und Jugendbeteiligung durchgeführt werden müsste.	28.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

11. IEK: Umweltbelange

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**II. Eingriff in die Natur (Ansprechpartnerin: Frau Bauer, Tel. 122-3953)** Im Falle einer Umsetzung von M2 (Uferpromenade) ist eine enge Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich: - im südlichen Teil in geringerem Flächenanteil geschützte Biotope überplant; - bei der Umgestaltung ist auf eine optimale Entwicklung der Uferbiotope hinzuwirken; - Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sind zu vermeiden. Der Stadtgraben ist Teil des FFH-Gebiets „Travetal“. Die Entwicklungsvorgaben des FFH-Managementplans „Travetal“ sind zu berücksichtigen. Entlang der Bahntrasse und des Stadtgrabens befinden sich Kompensationsflächen und wertgebende Gehölzstrukturen, die gemäß § 30 BNatSchG / §21 LNatSchG gesetzlich geschützt sind. Dies ist im Falle einer Objektplanung zu berücksichtigen. Im Umgriff von M7 (Strukbachtal) ist ein waldartiger Gehölzbestand mit alten Bäumen vorhanden. Durch den geplanten Wegebau sind nennenswerte naturschutzrechtliche Eingriffstatbestände zu erwarten. Sollte eine Objektplanung umgesetzt werden, sind zwecks Eingriffsminimierung frühzeitige Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich.	23.05.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.
2	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**III. Artenschutz und zu Natura 2000 (Ansprechpartnerin: Frau Bauer, Tel. 122- 3953)**		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus artenschutzrechtlicher Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das vorgesehene Entwicklungskonzept. Nähre Aussagen sind erst zu einem späteren Planungszeitpunkt sinnvoll.		
3	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**IV. Anpassung an den Klimawandel (Ansprechpartnerin: Frau Bauer, Tel. 122- 3953)** Ein großes Defizit des vorliegenden IEK ist, dass die Entrohrung und Renaturierung des Strukbachs, die eine zentrale Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel (Überflutungsvorsorge bei Starkregen) ist, keinen Eingang gefunden hat. Im Sinne einer zukunftsfähigen Stadt- und Landschaftsentwicklung sollte eine Renaturierung im Konzept aufgegriffen werden. Auf die Stellungnahmen der Landschaftsplanung und der unteren Wasserbehörde, die umfassende Synergien dieser Maßnahme beschreiben, wird verwiesen. Im Planungsgebiet sind die Grundsätze einer wassersensiblen Stadtentwicklung umzusetzen, d.h. das anfallende Niederschlagswasser ist ortsnah zurückzuhalten, zu nutzen, über Mulden zu versickern, zu verdunsten oder gedrosselt bzw. kontrolliert abzuleiten. Ziel ist, den naturnahen Wasserhaushalt in diesem Quartier zu stärken, anstatt das Wasser wie bisher üblich möglichst schnell über die Kanalisation abzuleiten (siehe dazu auch die Wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein, A-RW 1). Grünflächen sollten multifunktional gestaltet werden und für die temporäre Rückhaltung von Niederschlagswasser nutzbar sein. Notwasserwege sind vorzusehen. Im Maßnahmenblatt M3 wird auf S. 83 zwar der Begriff der Multifunktionalität verwendet, aber nicht im Sinne der wassersensiblen Gestaltung von Grün- und Freiflächen, was		Die Zielsetzungen der Renaturierung und Entrohrung werden bei der Definition der möglichen Einzelmaßnahme „M7 Struckbachtal“ aufgegriffen und textlich dargestellt. Das IEK wird dementsprechend ergänzt. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		bedeutet, dass diese - neben ihrer gestalterischen und für Sport nutzbaren Funktion – vor allem so gebaut werden müssen, dass sie auch temporär Niederschlagswasser zurückhalten, zwischenspeichern und langsam wieder versickern lassen. Außerdem sind sie für Biotopfunktionen zu optimieren. Im Sinne der Hitzevorsorge werden die geplante Entsiegelung und Schaffung neuer Grünflächen im Rahmen der Maßnahmen M2 (Uferpromenade) und M3 (Aktivitätspark) begrüßt. Die fördern die Versickerung und die Verdunstung von Niederschlagswasser und damit die Abkühlung im Quartier. Überdachte Sportangebote im Aktivitätspark sind aus Sicht der Anpassung an Hitze nicht optimal, als Mindestanpassung sind daher bei der überdachten Freizeithalle eine intensive Dachbegrünung und vertikale Begrünungselemente vorzusehen, die kleinklimatisch wirksam sind. Dies gilt auch für den geplanten Neubau im Bereich M5. Konkretes zu den Maßnahmenblättern: - M2 (Uferpromenade), S. 93 Sanierungsziele ergänzen: Grünraum multifunktional herstellen Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel - M3 (Aktivitätspark), S. 94, Sanierungsziele ergänzen / umformulieren Grünraum multifunktional herstellen Flächenentsiegelung als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel - M7 (Strukbachtal) Grünraum multifunktional herstellen, ~~auf den Klimawandel reagieren~~ Mit dieser Minimalplanung wird nicht auf den Klimawandel reagiert. Begründung: Eine wirksame Anpassung an den Klimawandel wäre die Renaturierung und Entrohrung		Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Die Korrekturvorschläge zu M 2 und M 3 werden aufgenommen und die Textstellen entsprechend redaktionell angepasst. Die Korrekturvorschläge zu M 7 sind aufgrund der o.g. Ergänzungen zu den Aspekten der Renaturierung und Entrohrung obsolet.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		des Strukbachs und die durchgehende Gestaltung des Grünzugs bis zum Maßnahmenraum M3. Ziele umformulieren: Eine ~~ökologisch sensitive~~ Wegeverbindung schaffen Begründung: Die Schaffung einer Wegeverbindung bedeutet einen naturschutzrechtlich Eingriff, dem auf Grund der nicht weiterverfolgten Entrohrung und Renaturierung des Strukbachs keine nennenswerte ökologische Aufwertung gegenüber steht. Das Gebiet ist bereits eine Senke, insofern ist der geplante Bau von Rückhaltemulden keine ökologische Aufwertungsmaßnahme		
4	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**V. Klimaschutz (Ansprechpartner: Herr Dr. Gottelt, Tel. 122-3934)** Wärmeplanung & Stromplanung: Die bevorstehende Wärmewende wird in den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht berücksichtigt. Die Wärmewende greift über zwei Aspekte in die Stadtplanung ein: Zum einen wird ein erheblicher Ausbau des Fernwärmenetzes angestrebt, was eine langfristige Planung und Sicherung der Flächen für die Verlegung der Infrastruktur erfordert. Zum anderen wird die Umstellung der Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien gesetzlich gefordert. Diese Umstellung erfordert einerseits einen Ausbau der städtischen Stromnetze, um z.B. große Wärmepumpen betreiben zu können und den Strom für deren Betrieb lokal, z.B. auf PV-Dachflächen des Untersuchungsgebiets zu erzeugen. Andererseits werden Flächen für die Erzeugung und Speicherung der Wärme benötigt. Diese könnten sich im Projektgebiet akquirieren lassen, wobei auch eine Integration in vorhandene Gebäude als Mischnutzung Wärmeversorgung/Freizeit/Kultur sehr gut vorstellbar ist. Die Stadtwerke Lübeck haben bereits Interesse an der Installation eines Wärmespeichers und der Mitnutzung der in Maßnahme 8 „Fuß- und Radwegbrücke		Der Bericht wird um die Aspekte der Wärme- und Stromplanung textlich ergänzt. Der vorgebrachte Anlass und Hintergrund wird in Kap. 2.4 aufgenommen, die möglichen Synergien und konkreten räumlichen Potenziale werden in der Einleitung zum Maßnahmenkatalog sowie in den entsprechenden Maßnahmenbeschreibungen M 5, 6 und 8 aufgenommen. Das IEK wird ergänzt.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Wallhafen“. Aus diesen Gründen bitte ich, die folgenden Aspekte in geeigneter Weise einzupflegen, um sie bei der nachfolgenden Planung und der Kommunikation aufgreifen zu können: -Wärmeplanung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der der Stadt eine federführende Aufgabe zukommt -Bei allen Planungsprozessen sollten Synergien bei der Planung und Flächennutzung bedacht werden -Die untersuchten Flächen bergen ein großes Potential für die Errichtung von Wärmespeichern, Wärmeerzeugungsanlagen -Die Erzeugung von PV-Strom sollte eingeplant werden -Die Maßnahme 8 sollte prioritär (ggf. auch im Vorgriff auf weitere Maßnahmen) diskutiert werden, um die hydraulische Stabilität des in Planung befindlichen Wärmenetzes zu gewährleisten -Alle Maßnahmen sollten hinsichtlich einer multifunktionalen Flächennutzung, z.B. für die Erschließung des lokalen Geothermiepotentials geprüft werden -Für die Maßnahmen M5 und M6 sollte die Errichtung einer Flusswasserwärmepumpe in Betracht gezogen werden und die Planungen sollten mit der entsprechenden Transformationsplanung der Stadtwerke abgestimmt werden		
5	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**VI. Immissionsschutz (Ansprechpartnerin: Frau Meybohm, Tel. 122-3946)** Das Plangebiet wird durch unterschiedliche Lärmquellen zum Teil erheblich beeinträchtigt (insbesondere Verkehrslärm und Gewerbelärm). Im Rahmen des vorliegenden Berichts „Vorbereitende Untersuchungen und integriertes	23.05.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		städtebauliches Entwicklungskonzept für die Gesamtmaßnahme Nordwest“ werden unter Punkt 2.14 werden bereits Überlegungen und mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz beschrieben. Diese sind im nachfolgenden Planungsprozess mit dem Immissionsschutz (unv@luebeck.de) abzustimmen.		
6	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**VII. Wasser (Ansprechpartner: Frau Ribbe u. Herr Dr. Giese-Mumerey, Tel. 122- 3987 u. 122-3981**) Die Themen Hochwasserschutz und Fließgewässerentwicklung im Sinne der Folgen der Klimaveränderungen sowie der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (gem. § 27 Wasserhaushaltsgesetz WHG) sind in der Planung erkannt, aus Sicht der Unteren Wasserbehörde jedoch nicht konsequent verfolgt worden. Das Verschlechterungsverbot gem. § 27 Abs. 1 WHG wird zwar eingehalten, jedoch ist das Zielerreichungsgebot gem. § 27 Abs. 2 WHG nicht mit dem vorgelegten Entwurf erfüllt. Hier ist besonders die Entwicklung (bspw. Entrohrung und Renaturierung) des Struckbaches im Grünzug „Struckbachtal“ über die Karlstraße hinaus bis zur Einmündung in die Trave nicht fortgeführt. Die Maßnahmen M7 Struckbachtal und M3 Aktivitätspark sowie M2 Uferpromenade könnten durch ein renaturiertes und erlebbares Fließgewässer „Struckbach“ miteinander verbunden werden. Weiterhin sind die vielseitigen Vorteile einer Renaturierung des Struckbaches (bspw. Erlebbarkeit für Bürger:innen, Förderung von Habitat- und Artenvielfalt, naturnaher Wasserhaushalt, Schutz vor Starkregenereignissen mit Notwasserwegen, Anlage multifunktionaler Flächen, Schaffung blau-grüner Infrastrukturen, Entlastung der öffentlichen Kanalisation, Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie) nur untergeordnet erkannt worden. Eine Intensivierung dieses Themas ist daher zwingend erforderlich und im	23.05.2025	Die Zielsetzungen der Renaturierung und Entrohrung werden bei der Definition der möglichen Einzelmaßnahme „M7 Struckbachtal“ aufgegriffen und textlich dargestellt. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Die Einzelmaßnahme M 3 bildet nach Abwägung aller Belange (Erschließung, Eigentumsrechte, Nutzung/Gleisanlagen, Denkmalschutz) sowie der Gegenüberstellung von (finanzieller) Machbarkeit und Verhältnismäßigkeit die Zielsetzung zur Schaffung eines “Akitivitätsparks” ab. Das IEK wird nicht geändert. Das IEK wird nicht geändert. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Sinne der Klimafolgeanpassung für die Hansestadt Lübeck unerlässlich. Die Niederschlagsentwässerung im Sinne einer klimagerechten Anpassung sollte dem naturnahen Wasserhaushalt entsprechen. Eine effektive Ableitung von Niederschlagswasser sollte keine reine Ableitung über das Regenwassersiel bedeuten. Extreme Starkregenereignisse sollte über Notwasserwege schadlos abgeleitet werden können, die die Planung von multifunktionalen Flächen im Sinne der Kombination aller zu betrachtenden Ressourcen beinhaltet. Ansonsten wird die Errichtung von Entwässerungsmulden und -leitungen unterstützt, welche das Wasser in der Fläche halten. Eine Betrachtung der im Gebiet verlaufenden Wasserflächen ist dafür zwingend erforderlich. Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde wird empfohlen, in allen Planungsbereichen unterhalb von +3,50 mNHN hochwasserangepasste Bauweise vorzuhalten und zu berücksichtigen. Die aktuellen Hochwasserrisikoausweisungen betrachten nur Bereiche mit einer geodätischen Höhe von unter +2,55 mNHN und sind somit in Hinblick auf den prognostizierten steigenden Meeresspiegel (bspw. bis 2100 ca. 1,00 m Anstieg des Mittelwasserniveaus) nicht zukunftsträchtig berücksichtigt.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
7	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**VIII. Boden (Ansprechpartnerin: Frau Fronzek, Tel. 122-3911)** Die Altlastenbearbeitung wurde im vorliegenden städtebaulichen Konzept grundsätzlich berücksichtigt. Aus der Perspektive der unteren Bodenschutzbehörde stellt sich jedoch die Frage, ob die Kosten, der Zeitaufwand sowie die Risiken im Zusammenhang mit dem Erwerb möglicherweise belasteter Grundstücke ausreichend in die Kalkulation und Planung des Konzepts eingeflossen sind. Zwar können standortspezifische Stellungnahmen zu den jeweils	23.05.2025	Auf die Durchführbarkeit der möglichen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme wird in der zugehörigen kommunalpolitischen Beschlussvorlage hingewiesen. Der Hinweis zu Kosten, Risiken und Zeitaufwand der Altlastenbearbeitung ist dabei von großer Relevanz. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		vorliegenden Defiziten der Altlastenerkundung und die notwendigen Untersuchungsschritte erst bei konkreter Umsetzung von Seiten der unteren Bodenschutzbehörde benannt werden, jedoch finden auch die allgemein gültigen Themen der Altlastenbearbeitung, wie die rechtlichen Verantwortlichkeiten, die finanziellen und zeitlichen Auswirkungen sowie die notwendige schrittweise Untersuchung und Sanierung von Altlasten, im vorgelegten städtebaulichen Konzept bisher nur unzureichend Berücksichtigung. So wird in dem Kapitel „Missstände gemäß § 136 BauGB /Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit“ des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts zwar auf die städtebaulichen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hingewiesen. Die bereits bekannten Missstände in Form von Altlasten werden in diesem Zusammenhang jedoch nicht ausdrücklich benannt, obwohl sie – basierend auf den historischen Nutzungen – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Umnutzung in einzelnen Bereichen des Plangebietes eine Gefährdung für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse darstellen könnten. Um diese Risiken zu minimieren und eine verlässliche Planungsgrundlage zu schaffen, die langfristig ein gesundes Arbeiten und Wohnen in dem Planungsgebiet gewährleistet, ist an einigen Standorten ggf. eine stufenweise Untersuchung und Bewertung der Altlasten/ Altlastenverdachtsflächen durch eine:n Sachverständige:n nach §18 BBodSchG, in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde, erforderlich. Diese kann je nach Umfang und Komplexität mehrere Monate bis Jahre in Anspruch nehmen und sollte daher frühzeitig in den Zeitplan des Gesamtprojekts integriert werden. Auch die Kosten, insbesondere bei notwendiger Altlastensanierung, können eine relevante Haushaltsbelastung darstellen und sollten in der Kalkulation berücksichtigt werden. Es wird daher dringend		Der Textabschnitt wird in Bezug auf die Einwirkung von Grundstücken auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ergänzt (gem. § 136 BauGB (3), Abs. 1 f). Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		empfohlen eine systematische Altlastenprüfung aller relevanten Flächen vor der weiteren Planung und vor dem Erwerb der betroffenen Grundstücke mit den jeweiligen Eigentümern zu klären und ggf. vertraglich entsprechend festzuhalten. Entsprechende Zeit- und Kostenreserven sollten in der Gesamtplanung berücksichtigt werden und die Altlastenbearbeitung als integraler Bestandteil der Projektplanung gesehen werden. Nur so kann ein rechtssicherer, wirtschaftlich tragfähiger und nachhaltiger Städtebau in dem Gebiet der Gesamtmaßnahme Nordwest gewährleistet werden. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 19.04.2022.		
8	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**IX. Abfall (Ansprechpartner: Herr Schwarz, Tel. 122-3993)** Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus abfallrechtlicher Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das vorgesehene Entwicklungskonzept. Hinweise und Auflagen aus abfallrechtlicher Sicht sind erst zu einem späteren Planungszeitpunkt sinnvoll.	23.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	**Fazit** Mit dem vorgelegten IEK wird für das Planungsgebiet zweifelsfrei eine zukunftsfähige Entwicklung skizziert. Hinsichtlich der Erfordernisse der Anpassung an die Wasserrahmenrichtlinie und der Anpassung an den Klimawandel werden die Potenziale des Gebiets jedoch nicht ausreichend und konsequent planerisch umgesetzt. Für die Umsetzung sind, neben Restriktionen der Flächenverfügbarkeit, offensichtlich die vorhandenen Altlasten/Altlastenverdachtsflächen ein großes Hemmnis und ein erheblicher Kosten- und	23.05.2025	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Bericht wird in Teilen ergänzt (s.o.)

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Zeitfaktor, der nach Aussage der Unteren Bodenschutzbehörde noch nicht voll erkannt ist. Positiv ist in diesem Zusammenhang der modulare Aufbau des Konzepts. Dieser ermöglicht eine schrittweise Umsetzung unabhängig von den nicht zur Verfügung stehenden Städtebaufördermitteln. Wie die Untere Bodenschutzbehörde betont, sollte die Altlastenbearbeitung zeitlich an erster Stelle stehen. Hierfür und auch für die nachfolgenden Konzeptbestandteile sollten alternative Förderprogramme genutzt werden.		
10	Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU)	Gegen die Planungen bestehen keine grundsätzlichen immissionsschutzrechtlichen Bedenken. Im Rahmen der Baugenehmigungen sollte auf jeden Fall die Immissionsschutzbehörde beteiligt werden.	27.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieser Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren.
11	Wasser- und Bodenverband Ostholstein	Der Wasser- und Bodenverband Ostholstein ist mit seinen Unterverbänden von der o. g. Planung nicht betroffen. Das Plangebiet liegt außerhalb des Verbandsgebietes	28.04.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12	Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung (AGU)	Kurze Stellungnahme als AGU-Sprecher zu Ihrem realistischen Bericht „VU und IEK Nordwest“ und dem „erheblichen Handlungsbedarf“ zum „Grünflächendefizit“ (S. 57): „Das Struckbachtal sollte aus Sicht einiger Betroffener renaturiert werden.“ (S. 57) Es sind immer Einzelne, die visionär das Beste der Stadt erkennen! Die Renaturierung wäre großartig. Übrigens: der Strukbach schreibt sich ohne „ck“ und ist eine überlebenswichtige Frischluftschneise bis in die Innenstadt. Der von unserem Verein Hanse-Obst mitkonzipierte Naturerlebnisraum Strukbach grenzt unmittelbar an Ihre Planungsfäche; die NER-Eröffnung am 19. Juli von 13-17 h bitte vormerken. Bitte planen Sie in „Nordwest“ noch einen Spielplatz mit Obst als Teil der Essbaren Stadt	07.05.2025	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Der Bericht verwendet Flächenbezeichnungen gem. aktueller Katastergrundlagen.

IEK: Umweltbelange				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Lübeck ein, wie Sie ihn in Moisling erfolgreich realisiert haben. Wir unterstützen Sie wieder dabei.		
13	Städtische Dienststelle 3.700 Entsorgungsbetriebe	Anmerkung zum Maßnahmenkatalog: M3 Aktivitätspark; M7 Struckbachtal: Die EBL bitten ebenfalls um Aufnahme unter dem Punkte ggf. weitere Beteiligte. Stichwort mögliche Retentionsflächen bei Statkregenereignissen und Notwasserwege. Das Thema Entwässerung muss als eigener Punkt in dem Konzept und später in den B-Plänen enthalten sein. Durch den Erlass A-RW1 und das Regelwerk A-102 ergeben sich hohe Anforderungen hinsichtlich Abfluss (lokaler Wasserhaushalt) und hinsichtlich Niederschlagswasserbehandlung (Qualität). Zudem gibt es die maximale Einleitmenge in Gewässer 2. Ordnung von der uWB von 10% von Hq1. Insofern müssen umfangreiche Maßnahmen und Anlagen für die Niederschlagswasserbewirtschaftung (sowohl Quantität als auch Qualität) von Anfang an mit berücksichtigt werden.	04.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren. Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

12. IEK: Verkehr

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Städtische Dienststelle 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz	Mobilitätsplanung: Der Uferbereich zwischen den Maßnahmen M5 „Schiffbauplatz“ und M2 „Uferpromenade“ ist derzeit in privatem Besitz und anscheinend in gewerblicher Nutzung. In Abbildung 45 wird der Bereich nicht unter der Maßnahme Grunderwerb geführt, In der Maßnahme 5 (S84/85) wird der Bereich nicht erwähnt, in Abb. 41 jedoch als Teil der Maßnahme farblich gekennzeichnet Des Weiteren ist hier ein Neubau mit unklarer Nutzung vorgesehen. Diese Widersprüche bitte aufklären, denn aus Sicht der Mobilitätsplanung und Erreichbarkeit des Schiffbauplatzes und der Tudorhallen ist die verbindende Gestaltung als sehr wichtig einzustufen. Aus übergeordneter Planungssicht schlägt die Klimaleitstelle vor, die im vorliegenden Konzept nicht mit Maßnahmen beplanten, versiegelten und untergenutzten Flächen des Untersuchungsgebietes ins Visier zu nehmen mit dem Ziel, eine Alternative für den Reisebusparkplatz und weitere Parkflächen neben der MUK zu realisieren. Diese Verlagerung würde Flächen in begehrter, innerstädtischer Lage für die Stadtbevölkerung und die Touristen zurückgewinnen. Eine attraktive Gestaltung wäre ein Gewinn für die Stadt.	23.05.2025	Abb. 45 stellt den „Maßnahmenplan“ dar, der gem. geltender Städtebauförderungsrichtlinien die förderrechtliche Grundlage für einen Mitteleinsatz bildet. Der angesprochene räumliche Teilbereich ist nicht Gegenstand einer möglichen Fördermaßnahme, da er im Besitz eines Dritten ist, der eine Mitwirkungsbereitschaft zur Herstellung an einer Uferpromenade geäußert hat. Zum möglichen Neubau liegen noch keine Pläne vor – aber eine Entwicklungsabsicht ist gegeben, daher bildet das IEK hier das mögliche Baufeld ab. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieser Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren.
2	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH	Haben Sie Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem Verfahren. Die NAH.SH GmbH hat hier aber keine Einwände oder Anmerkungen.	22.05.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
3	Stadtwerke Lübeck GmbH - Mobilitätsplanung	Grundsätzlich begrüßen wir die Entwicklung des Gebiets sehr. Jedoch möchten wir anmerken, dass das Gebiet besser als in dem vorliegenden Entwurf mit dem Linienbus erschlossen werden muss. Die zukünftigen Nutzungen werden die Nachfrage nach Mobilitätslösungen erhöhen. Dies bedeutet nicht nur eine	28.04.2025	Diese Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		gute Erschließung mit Fuß und Rad, sondern auch eine gute Anbindung an das Linienbusnetz. Daraus ergeben sich möglichst kurze Fußwege zu Haltestellen sowie eine gute Taktung. Die bestehenden Haltestelle in der Schwartauer Allee sowie der Einsiedelstraße sind mit 700m - 1200m Fußweg viel zu weit entfernt. Deshalb bitten wir darum, eine mögliche Linienführung durch das Gebiet (mit Nutzung der Eutiner Brücke für den Bus) mitzudenken oder eine Linienführung über die Katharinenstraße mit einer Haltestelle in Höhe der Schlachthofbrücke inkl. eines Wegs (Rampe?) direkt in das Gebiet. Vielleicht gibt es aber auch noch andere Möglichkeiten die Erschließung mit dem Linienbus zu verbessern? Für Gespräche diesbezüglich stehen wir gerne zur Verfügung.		
4	Städtische Dienststelle 5.660 Stadtgrün und Verkehr	Im Zuge der TÖB-Beteiligung der o.g. vorbereitenden Untersuchungen nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung: a) Von Seiten der Straßenverkehrsbehörde ergeht der Hinweis, dass es im Stadtgebiet an innenstadtnahen Stellplätzen für Wohnmobile mit entsprechenden Entsorgungs- und Übernachtungsmöglichkeiten mangelt. Ggf. ist eine Platzierung in dem Areal machbar. b) Ggf. kann im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen die Zulässigkeit von Stellplätzen im Geltungsbereich der Erhaltungssatzungen entlang der Vorgärten der Schwartauer Allee 2a bis 48a und 1a bis 107a geprüft werden. Aufgrund von unzulässigen Stellplätzen könnten Überfahrtsbreiten reduziert und somit etwaige Parkstreifen effektiver genutzt werden.	28.05.2025	a) Dieser Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren. b) Der Geltungsbereich der genannten Erhaltungssatzung ist nicht Gegenstand des IEK. c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. d) Der Bericht wird redaktionell ergänzt. e) Der Bericht wird geändert. f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. g) Der Bericht wird redaktionell ergänzt. h) Der Bericht wird redaktionell ergänzt.

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		c) Die Straßenverkehrsbehörde bemängelt, dass Verkehrszahlen aus 2016 zu veraltet sind, um daraus Schlüsse zu ziehen. d) Auf Seite 50 der VU befindet sich u.a. folgende Aussage: „Es herrschen eine hohe Verkehrsbelastung und hohe Fahrgeschwindigkeiten auf der Einsiedelstraße. Es werden bauliche Maßnahmen und eine Überwachung zur stärkeren Einhaltung der Verkehrsregeln gewünscht.“ Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist es nachzuholen, darauf auch unter dem Punkt „Anforderung an die Planung“ einzugehen. e) Die Aussage aus der VU, wonach die Schwartauer Allee derzeit umgebaut wird, kann von hier nicht bestätigt und nachvollzogen werden. Ggf. ist diese Aussage veraltet. f) Wenn Besprechungen mit der UNV erfolgen sollen, ist der Bereich Stadtgrün und Verkehr (Abteilung Grün und Freiräume) als grundstücksverantwortlicher, bauender und unterhalten der Bereich einzubeziehen. Von Seiten der Abteilung Grün und Freiräume wird angemerkt, dass bei allen etwaig folgenden Maßnahmen –neben ausreichend Städtebaufördermittelstets deren aktuellen personellen und finanziellen Ressourcen zu berücksichtigen sind. g) Auf Seite 57 der VU steht unter „TöB-Beteiligung“ im 1. Absatz, dass der hiesige Bereich einen Bauvertrag zur Herstellung einer Erschließungsstraße abgeschlossen hat. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau dieser Erschließungsstraße mittlerweile erfolgt ist. h) Auf Seite 52 der VU fehlt die Beschriftung der Brücke, über die die Schwartauer Allee führt und die das Struckbachtal überquert. i) Zur Maßnahme M 7 (hier: Seiten 78, 87 und 98) ergehen folgende Hinweise: Der Umgriff von M7 müsste bis zum Umgriff des Planungsgebiets (z. B. gemäß Karte S. 9) Richtung Westen erweitert werden. Besonders auch die		i) Eine Sanierung der Brücke kann nicht als Städtebauförderungsmaßnahme abgebildet werden. Gleichwohl ist der verkehrliche Anschlussbei bei einer Maßnahmenplanung und -durchführung zu berücksichtigen. Der Hinweis ist Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Sanierung/Neubau der Brücke Schwartauer Allee gehört zu dieser Maßnahme dazu, da die Herstellung des Weges keinen Sinn macht, wenn die Wegeanbindung unter der Brücke durch und auf der anderen Seite nicht hergestellt würde. Dies müsste auch in den Kosten berücksichtigt werden.		
5	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H Dezernat 15 - Eisenbahnaufsichtsbehörde	Das Untersuchungsgebiet beinhaltet die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der Lübeck Port Authority (Bf Lübeck Hafen Lha) und der Nordic Rail Service GmbH sowie die nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur der LMG Maschinen- und Anlagenbau GmbH. Für diese genannten nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein die zuständige Eisenbahnaufsichts- und genehmigungsbehörde. Dessen Belange werden somit von den vorbereitenden Untersuchungen berührt. Mögliche Planungsabsichten der genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind mir aktuell nicht bekannt. Im Ergebnis erhebe ich aus eisenbahntechnischer Sicht gegen die Durchführung vorbereitender Untersuchungen keine grundsätzlichen Bedenken. Ich bitte Sie aber, den eisenbahnrechtlichen Widmungsstatus der Bahnanlagen bei allen weiteren Untersuchungen zu berücksichtigen und sinnvollerweise den Bereich der gewidmeten Bahnanlagen in Ihren Planunterlagen zu kennzeichnen. Insbesondere weise ich aber darauf hin, dass die genannten Eisenbahninfrastrukturen eisenbahnrechtlich gewidmet sind und somit dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegen und entsprechend der kommunalen Planungshoheit entzogen sind. An den sich aus den Untersuchungen ggf. entwickelnden Neuaufstellungen bzw. Änderungen von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie hinsichtlich der Realisierung von	04.06.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Maßnahmen im Bereich der Bahnanlagen bitte ich mich jeweils zu beteiligen. Auf die Ihnen bereits zugegangenen Stellungnahmen der Lübecker Hafengesellschaft mbH und Lübeck Port Authority weise ich insofern hin, dass sie weitere zu beachtende Anmerkungen enthalten.		
6	DB Netz AG, Regionalbereich Nord Deutsche Bahn AG	Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Die Deutsche Bahn AG sowie die auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind hinsichtlich vorgenannter Einwirkungen durch den Eisenbahnbetrieb sowie durch Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Schleifrückstände beim Schienenschleifen) von allen Forderungen freizustellen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aus Schäden und Beeinträchtigungen, die auf den Bahnbetrieb zurückzuführen sind, keine Ansprüche gegenüber der	04.06.2025	Die Hinweise sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		DB AG sowie den auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen geltend gemacht werden können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunter-hängenden Haken verboten. Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden. Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung,		

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen. Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze		

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		von Hand auszuführen. Im Untersuchungsraum liegt die Bahnstrecke 1100 Lübeck Hbf – Puttgarden. An dieser Eisenbahnstrecke sind im Rahmen des Projektes Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) vsl. zwischen 2025 und 2029 diverse Maßnahmen geplant. Auf der westlichen Seite sind bis zu 6 m hohe Lärmschutz-wände unmittelbar neben den Gleisen und an der Ostseite bis zu 4 m hohe Lärmschutzwände un-mittelbar neben den Gleisen geplant. Zum Schutz der nebenliegenden Wohnbebauung vor Er-schütterungen sind teilweise sogenannte besohlte Schwellen vorgesehen. Diese Maßnahmen dienen der Reduktion der Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem künftigen Schienenverkehr. Zur Definition der Schutzmaß-nahmen wurde bereits berücksichtigt, dass sich der Zugverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Zuge des Projektes Schienenanbindung FBQ erhöhen wird. Geplant und gutachterlich hinterlegt sind im Prognosejahr 2030 folgende Verkehre: Güterzüge: 101 Züge täglich (Summe beider Richtungen) Nahverkehrszüge: 239 Züge täglich (Summe beider Rich-tungen) Fernverkehrszüge: 20 Züge täglich (Summe beider Rich-tungen) Die angegebenen Zahlen berücksichtigen alle Züge: also jene die Richtung Kiel fahren, jene die Richtung Neustadt i.H./Fehmarn/Dänemark fahren und jene die Richtung Hafen/Lübeck- Travemünde fahren bzw. jeweils von dort kommen.		

IEK: Verkehr				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Allgemein ist zwischen den Planungen für Lübeck-Nordwest und dem Projekt Schienenanbindung FBQ kein Konflikt zu erkennen. Die im Eigentum der DB AG befindlichen Flächen dürfen durch das Konzept nicht überplant werden. Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass seitens der NAH.SH Untersuchungen zum möglichen 4-gleisigen Ausbau dieses Streckenabschnittes betrieben werden. Es gibt Überlegungen die Taktung der Nahverkehrszüge mittelfristig weiter zu erhöhen und damit einhergehend die zweigleisige Strecke, um ein drittes oder gar ein viertes Gleis zu erweitern sowie eine neue Verkehrsstation an der Strecke im Plangebiet zu errichten. Das vorhandene Grundeigentum reicht bereichsweise (u.a. auch im gegenständlichen Abschnitt) für die Ergänzung von 2 Gleisen nicht aus, insofern sollten auch mindestens die vorhandenen Einschnittsböschungen von städtebaulichen Planungen ausgenommen werden. Wir raten zu einer direkten Abstimmung zwischen der NAH.SH und dem planenden Büro. Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten. Wir bitten um Zusendung des Abwägungsergebnisses und uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.		

13. IEK: Sonstiges

IEK: Sonstiges				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
1	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 93, Maßnahme 2. Für die Maßnahme wird ggf. eine Änderung des B-Plans erforderlich durch die Nutzungsänderung des SO-Hafen zu einer Grünanlage. (Auf S. 103, Ausgaben wird die Maßnahme unterlegt) Vorschlag: Ergänzung eines Punktes mit dem Hinweis, dass ggf. eine Änderung des B-Plans erforderlich wird.	04.06.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 95, Maßnahme 4. Je nach Dimensionierung der künftigen Verkehrsanlagen, kann eine Änderung des B-Plans erforderlich werden. (Auf S. 103, Ausgaben wird die Maßnahme unterlegt)	04.06.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
3	Hansestadt Lübeck, Stadtplanung und Bauordnung, Städtebauliche Projekte / Bebauungsplanung	S. 99, Maßnahme 8. Je nach Lage und Ausmaß der Brückenverbindung, kann eine Änderung des B-Plans erforderlich werden. (Auf S. 103, Ausgaben wird die Maßnahme unterlegt) Vorschlag: Ergänzung eines Punktes mit dem Hinweis, dass ggf. eine Änderung des B-Plans erforderlich wird.	04.06.2025	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14657
öffentlich

Lübeck, 21.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Andreas Rauhut (E-Mail: andreas.rauhut@luebeck.de Telefon: 122-6952)

Änderung der Entgeltliste und der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 3 beigefügte Neufassung der „Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck“ sowie die in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen der „Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck“ werden beschlossen und treten am 01.01.2026 in Kraft.

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 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

1. Allgemeine Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Die in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen dienen folgenden Zwecken:

- Umsetzung von Änderungen der Entgeltliste
- Ergänzung der bisherigen Regelungen

Auf die weiteren Erläuterungen wird unter 2. verwiesen.

2. Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Die neue Entgeltliste ist als Anlage 3 beigefügt. Die inhaltlichen Änderungen gegenüber der aktuellen Entgeltliste ergeben sich aus der Anlage 4.

Von Juni 2023, der Grundlage für die Kalkulation der letzten Änderung der Hafenentgelte, bis Juni 2025, dem Beginn der Vorbereitung dieser Änderung der Hafenentgelte, ist der Verbraucherpreisindex VPI um ca. 4,3 % gestiegen. Es wird davon ausgegangen, dass sich eine vergleichbare durchschnittliche Kostensteigerung auch für die entgeltpflichtigen Leistungen eingetreten ist. Grundsätzliches Ziel dieser Vorlage ist der Inflationsausgleich (VPI) sowie für „Sportboote“ (dort insbesondere für Tagesgastlieger) die Erhöhung der Refinanzierungsquote.

Die geplanten Entgelterhöhungen lassen unter Zugrundelegung der letztmaligen durchschnittlichen Nutzungszahlen jährlich Mehreinnahmen von ca. 21 TEUR erwarten.

a) <u>Seeschiffe (Gütertransport)</u>

- Die Entgeltbeträge werden entsprechend der VPI-Änderung um 4,3 % erhöht.
- Um die Entgeltberechnung in einigen Fällen etwas zu vereinfachen, wird die pauschale Liegedauer, die in dem Entgelt je „Ein- und Ausgang“ enthalten ist, von 60 Stunden (= 2,5 Tage) auf 72 Stunden (= 3 Tage) erhöht. Die längere pauschale Liegedauer wird in das „Entgelt je Ein- und Ausgang“ eingepreist. Des Weiteren wird die bisherige Differenzierung nach 1., 2. und weiteren 24 Stunden zusätzliche Liegedauer zu einem einheitlichen Tarif zusammengefasst.

b) Binnenschiffe (Gütertransport)

Die bisherige Entgeltregelung für Binnenschiffe führt dazu, dass bis auf das Umschlagsentgelt i. d. R. keine Entgelteinnahmen realisiert werden. Dies hat mehrere Gründe, u. a. dass Binnenschiffe bisher erst ab einer Liegedauer von mehr als 7 Kalendertagen entgeltpflichtig sind. Grundlage für die nun vorgesehene Änderung sind folgende Ziele:

- Entgelteinnahmen für die Nutzung der Hafenanlagen durch Binnenschiffe, die die Binnenschifffahrt nicht überfordern. Zu diesem Zweck ist die Höhe des vorgesehenen Entgelts im Vergleich zu anderen Nutzenden wie insbesondere „Seeschiffe“ sehr moderat; während der Umschlagstätigkeit ist zukünftig das Umschlagsunternehmen auch für die Liegeplatznutzung durch das Binnenschiff entgeltpflichtig.
- Um die Berechnung zu vereinfachen, werden die Entgelte pauschaliert.

c) Fischereifahrzeuge

Die Entgeltregelung für Fischereifahrzeuge wird grundlegend mit dem Ziel einer Angleichung an die für andere Nutzergruppen bzw. in anderen Fischereihäfen wie den landeseigenen Häfen übliche Systematik überarbeitet:

- Einziger Entgeltmaßstab ist zukünftig die Länge. Die Differenzierungen nach „offenes Boot vs. Kutter“ und bei den Kuttern „bis oder über 35 BRZ“ sowie zwischen haupt- und nebenerwerblich genutzten Fischereifahrzeugen wird beendet.
- Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Fischerei und zur Erhaltung der fischereiwirtschaftlichen Nutzung insbesondere im Fischereihafen Travemünde bleibt es bei dem sehr moderaten Entgeltniveau.

d) Passagierbeförderung

- Die Entgeltbeträge werden entsprechend der VPI-Änderung um 4,3 % erhöht.

e) Sportboote

Die Entgeltregelungen für Sportboote werden grundlegend entsprechend den Leistungen der vom Bereich Lübeck Port Authority bewirtschafteten Sportboothäfen und –anlagen überarbeitet:

- Die Konditionen werden, um knapp 6 % für dauerhaftes Liegen und zwischen 15,6 und 22,3 % für Tagesgastlieger erhöht. Neben dem Inflationsausgleich soll damit die Refinanzierungsquote erhöht werden. Aus der Sicht des Bereiches Lübeck Port Authority ist der Spielraum für eine Erhöhung der Entgelte bei Tagesgastliegern höher als bei dauerhafter Nutzung.
- Für die dauerhafte Nutzung wird ein Mindestentgelt auf der Basis einer Bootsgröße (Länge x Breite) von 20 m², der kleinsten Boxengröße, eingeführt, um angesichts eines weitgehend identischen Leistungsumfanges und hierfür entstehender Kosten (insbesondere z. B. für Verwaltungsaufwand, Hafenmeister, sanitäre Anlagen etc.) auch für Sportboote, die kleiner als 20 m² sind, eine angemessene Refinanzierung zu erreichen.
- Aus dem gleichen Grund werden für Tagesgastlieger die bisherigen Längenklassen „bis 6,0 m“, „bis 8,0 m“ und „bis 10,0 m“ zusammengefasst.
- Die Umsatzsteuer wird in die in der Entgeltliste angegebenen Beträge einbezogen, da die meisten Kund:innen nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind und für sie somit Brutto-Beträge maßgeblich sind. „Gerundete“ Beträge sollen den Zahlungsvorgang bei den Tagesgastliegern vereinfachen.
- Für Tagesgastlieger über 18,0 m wird ein Zuschlag „je angefangene, zusätzliche 5,0 m“ wiedereingeführt. Ein solcher Zuschlag hatte sich bereits in der Vergangenheit für besonders große Sportboote bewährt.

- Für die Wintersaison ist keine Entgeltregelung für Tagesgastlieger erforderlich.
- Die Tarife für Tagesgastlieger gelten auch für Traditionsschiffe, die außerhalb des Museumshafens liegen, für Traditionsschiffe beträgt der Zuschlag für „über 18,0 m Länge“ 10,00 EUR je angefangene 5,0 m.

f) Entsorgung

Das Grundentgelt für die Abfallentsorgung ist auf 134,60 EUR gestiegen. Das Entsorgungsentgelt je BRZ und dessen Mindestbetrag werden auf der Grundlage dieses Betrages entsprechend dem bisherigen Berechnungsschema ermittelt.

Anlagen:

Anlage 1	Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2	Änderungen der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck
Anlage 2a:	Synopse der Änderungen der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck
Anlage 3	Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck
Anlage 4	Änderungen der Entgeltliste

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 **Anlage zur Vorlage vom 21.10.2025**
Produkt: 552001 **VO-Nr.: VO/2025/14657**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2026	2027	2028	2029
Erträge	**21.000,00**	21.000,00	21.000,00	21.000,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**21.000,00**	**21.000,00**	**21.000,00**	**21.000,00**
Einzahlungen	**21.000,00**	21.000,00	21.000,00	21.000,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**21.000,00**	**21.000,00**	**21.000,00**	**21.000,00**

2026	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
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:	552001 000.4461000	Wasser und Hafen, sonstige privatrechtliche Entgelte	**21.000,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**21.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	552001 000.6461000	Wasser und Hafen, EZ sonstige privatrechtliche Leistungsentgelte	**21.000,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**21.000,00**

Anlage 2 Änderungen der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Die „Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck“ werden wie folgend geändert:

1. Ziff. 2.1 Aufzählungspunkt 5: nach den Worten „… Zustand zu unterhalten“ werden die Worte „und dies auf Verlangen nachzuweisen“ ergänzt.

2. Ziff. 4.3 Satz 2 erhält folgende Fassung: „In den Sportboothäfen und –anlagen, im Museumshafen sowie in allen weiteren Fällen, in denen keine Zuständigkeit des Hafenamtes vorliegt, erfolgt die Liegeplatzzuweisung durch die LPA bzw. die:den jeweilige:n Betreiber:in oder hierzu Beauftragte.“

3. Ziff. 5.2 d. erhält folgende Fassung: „Im Falle von Schäden oder Notsituationen das Liegen an den hierfür vorgesehenen oder im Einzelfall zugewiesenen Anlegeeinrichtungen bis maximal 24 Stunden; erforderliche Wartezeiten bis zur nächstmöglichen Öffnung der Drehbrücke, der Hubbrücke oder der Eric-Warburg-Brücke.“

4. Ziff. 5.2 e. erhält folgende Fassung: „Während der Inanspruchnahme von Ver- oder Entsorgungsleistungen an einer hierfür vorgesehenen Anlegeeinrichtung.“

5. Ziff. 5.3 b. wird gestrichen

6. Ziff. 5.5 erhält folgende Fassung: „Entgeltschuldner:in ist die Nutzer:in nach Ziffer 2.4. Mehrere Nutzer:innen haften gesamtschuldnerisch.
Für angelandeten Fisch ist die am jeweiligen Hafenstandort ansässige Fischereigenossenschaft oder sonstige Organisation der Fischer:innen Entgeltschuldner:in.
Für im gewerblichen Güterverkehr genutzte Binnenschiffe ist für den Aufenthalt zum Be- und Entladen inkl. einer 72 Stunden überschreitenden Liegedauer das jeweilige Umschlagunternehmen Entgeltschuldner:in.“

7. Ziff. 5.7 Satz 1: nach den Worten „… Leistungen kommt“ wird folgendes ergänzt: „, sofern in der Entgeltliste nicht bereits ein Brutto-Entgelt angegeben ist,“.

8. Ziff. 8.2 Satz 1 erhält folgende Fassung: „Die LPA ist berechtigt, Liegeplätze in den Fischereihäfen Travemünde und Schlutup, die zeitweise oder während der Wintersaison nicht genutzt werden, anderen Nutzer:innen für eine vorübergehende Nutzung bereitzustellen.“

9. Die vorstehenden Änderungen der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbestimmungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck treten am 01.01.2026 in Kraft.

Anlage 2a Synopse der Änderungen der Allgemeinen Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

	Bisher	Neu	Änderungen
Ziff. 2.1	Die LPA macht Nutzungen von folgenden grundlegenden Voraussetzungen und Bedingungen abhängig: • … • … Während der Nutzung haben die Nutzer:innen • …, • … und • ihre Wasserfahrzeuge in einem sicheren, rechts- und genehmigungskonformen Zustand zu unterhalten. …	Die LPA macht Nutzungen von folgenden grundlegenden Voraussetzungen und Bedingungen abhängig: • … • … Während der Nutzung haben die Nutzer:innen • …, • … und • ihre Wasserfahrzeuge in einem sicheren, rechts- und genehmigungskonformen Zustand zu unterhalten und dies auf Verlangen nachzuweisen. …	Ergänzung
Ziff. 4.3	Das Hafenamt nimmt nach § 20 HafVO und der Hafenbenutzungsordnung der Hansestadt Lübeck die Zuweisung von Liegeplätzen vor. In den Sportboothäfen und –anlagen sowie im Museumshafen erfolgt die Liegeplatzzuweisung durch die LPA bzw. die jeweilige Betreiber:in oder hierzu Beauftragte.	Das Hafenamt nimmt nach § 20 HafVO und der Hafenbenutzungsordnung der Hansestadt Lübeck die Zuweisung von Liegeplätzen vor. In den Sportboothäfen und –anlagen, im Museumshafen sowie in allen weiteren Fällen, in denen keine Zuständigkeit des Hafenamtes vorliegt, erfolgt die Liegeplatzzuweisung durch die LPA bzw. die:den jeweilige:n Betreiber:in oder hierzu Beauftragte.	Satz 2 neu gefasst

Ziff. 5.2 d. + e.	Sofern es sich nicht um einen Dauerliegeplatz handelt, besteht in folgenden Fällen keine Entgeltpflicht: a. … b. … c. … d. Im Falle von Wartezeiten, Schäden oder Notsituationen das Liegen an den hierfür vorgesehenen oder im Einzelfall zugewiesenen Anlegeeinrichtungen bis maximal 24 Stunden oder bis zur nächstmöglichen Öffnung der Drehbrücke, der Hubbrücke oder der Eric-Warburg-Brücke. e. Bei der tatsächlichen Inanspruchnahme von Ver- und Entsorgungsleistungen an einer hierfür vorgesehenen Anlegeeinrichtung. f. …	Sofern es sich nicht um einen Dauerliegeplatz handelt, besteht in folgenden Fällen keine Entgeltpflicht: a. … b. … c. … d. Im Falle von Schäden oder Notsituationen das Liegen an den hierfür vorgesehenen oder im Einzelfall zugewiesenen Anlegeeinrichtungen bis maximal 24 Stunden; erforderliche Wartezeiten bis zur nächstmöglichen Öffnung der Drehbrücke, der Hubbrücke oder der Eric-Warburg-Brücke. e. Während der Inanspruchnahme von Ver- oder Entsorgungsleistungen an einer hierfür vorgesehenen Anlegeeinrichtung. f. …	d. und e. neu gefasst
Ziff. 5.3	Es gilt die in der Entgeltliste für die jeweilige Nutzung angegebene Berechnungsgrundlage: a. …, b. die maximale Tragfähigkeit nach Eichtonnen gemäß Eichschein, c. …, …	Es gilt die in der Entgeltliste für die jeweilige Nutzung angegebene Berechnungsgrundlage: a. …, b. *entfallen* c. …, …	b. entfällt

Ziff. 5.5	Entgeltschuldner:in ist die Nutzer:in nach Ziffer 2.5. Mehrere Nutzer:innen sind Gesamtschuldner:innen.	Entgeltschuldner:in ist die Nutzer:in nach Ziffer 2.4. Mehrere Nutzer:innen haften gesamtschuldnerisch. Für angelandeten Fisch ist die am jeweiligen Hafenstandort ansässige Fischereigenossenschaft oder sonstige Organisation der Fischer:innen Entgeltschuldner:in. Für im gewerblichen Güterverkehr genutzte Binnenschiffe ist für den Aufenthalt zum Be- und Entladen inkl. einer 72 Stunden überschreitenden Liegedauer das jeweilige Umschlagunternehmen Entgeltschuldner:in.	Neu gefasst.
Ziff. 5.7	**Bei umsatzsteuerpflichtigen Leistungen kommt die Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe hinzu.** …	**Bei umsatzsteuerpflichtigen Leistungen kommt, sofern in der Entgeltliste nicht bereits ein Brutto-Entgelt angegeben ist, die Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe hinzu.** …	Ergänzung in Satz 1
Ziff. 8.2	Die LPA ist berechtigt, zeitweise nicht genutzte Liegeplätze im Fischereihafen Travemünde Gastlieger:innen für eine vorübergehende Nutzung bereitzustellen. …	Die LPA ist berechtigt, Liegeplätze in den Fischereihäfen Travemünde und Schlutup, die zeitweise oder während der Wintersaison nicht genutzt werden, anderen Nutzer:innen für eine vorübergehende Nutzung bereitzustellen. …	Satz 1 neu gefasst

Hansestadt LÜBECK



Entgeltliste für die Nutzung der städtischen Häfen

Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Anlage 8 der Allgemeine Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck in Kraft ab 01.01.2026

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

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich 5.691 - Lübeck Port Authority
Kundenmanagement, Interner Service
Einsiedelstraße 6 |23539 Lübeck
(0451) 115
lpa@luebeck.de
www.luebeck.de

Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck

Inhaltsverzeichnis

1 Seeschiffe zum gewerblichen Gütertransport

2 Binnenschiffe zum gewerblichen Gütertransport

3 Fischereifahrzeuge

4 Wasserfahrzeuge zu sonstigen gewerblichen Zwecken

5 Sportboote, Traditionsfahrzeuge

6 Entsorgungsentgelt

Abkürzungsverzeichnis

BRZ	Bruttoraumzahl gemäß Schiffsmessbrief
Entgeltliste	Entgeltliste für die Nutzung der Häfen in der Verwaltung der der Hansestadt Lübeck (Anlage 8)
LPA	Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister, Bereich Lübeck Port Authority
NB HL-Häfen	Allgemeine Tarif- und Nutzungsbedingungen für die Häfen in der Verwaltung der der Hansestadt Lübeck
Rm	Raummeter
Fm	Festmeter

1182 von 1422 in Zusammenstellung

Diese Entgeltliste ist eine Anlage der NB HL-Häfen und gilt für die dort geregelten entgeltpflichtigen Nutzungen.

1 Das Netto-Entgelt für im **gewerblichen Gütertransport genutzte Seeschiffe** beträgt:

a)

Je Eingang, um anzulegen, und je Ausgang, um den Liegeplatz wieder zu verlassen	
Je BRZ	0,155 Euro
Mindestens je Aufenthalt (= Ein- und Ausgang)	155,00 Euro
Zuschlag ab Liegedauer von 72 Stunden oder für Warte- und Überbrückungszeit ab deren Beginn	
je BRZ je angefangene 24 Stunden	0,028 Euro
Mindestens je angefangene 24 Stunden	56,00 Euro

b) Das Entgelt für umgeschlagene Güter beträgt:

Güterart	
Stückgüter aller Art	1,40 Euro / 1.000 kg
Güter aller Art, die schüttgerecht, greifer- oder pumpfähig sind	0,32 Euro / 1.000 kg
Rohe unbearbeitete Forstprodukte nach Raummaß	0,84 Euro / 1.000 kg 0,32 Euro / rm 0,50 Euro/ fm

2 Das Netto-Entgelt für im **gewerblichen Gütertransport genutzte Binnenschiffe** beträgt:

a)

Je Aufenthalt zum Be- und/oder Entladen	
Pauschal	75,00 Euro
Zuschlag ab Liegedauer von 72 Stunden oder nach Ablauf von 24 Stunden für Warte- und Überbrückungszeit	
Pauschal je angefangene 24 Stunden	25,00 Euro

b) Für umgeschlagene Güter gelten die Regelungen gemäß Ziffer 1b).

3 Das Netto-Entgelt für gewerblich zum Fischfang genutzte **Fischereifahrzeuge** an den hierfür vorgesehenen Liegeplätzen in den Fischereihäfen Travemünde, Schlutup und Gothmund:

a)

	je Kalenderjahr
Fischereifahrzeuge bis 8 m	50,00 Euro
Fischereifahrzeuge bis 12,5 m	80,00 Euro
Fischereifahrzeuge über 12,5 m	120,00 Euro

b) Für die Benutzung der Kaianlagen beträgt das Entgelt für Fisch, der durch Fischereifahrzeuge angelandet wird, 0,26 Euro / 100 kg.

4 Das Netto-Entgelt beträgt für Wasserfahrzeuge, die im **Ausflugsverkehr, bei Stadt- oder Hafenrundfahrten oder ansonsten zur Passagierbeförderung** eingesetzt werden:

a) üblicher Liegeplatz bzw. überwiegend genutzte Anlegestelle an den Seebrücken in Travemünde, unabhängig von der Anzahl der Anläufe und beförderten Passagier:innen, je angefangene 30 Kalendertage und je zugelassene Passagier:in:

In der Zeit von	01.04. bis 31.10.	01.11. bis 31.03.
für die 1. bis 50. zugelassene Passagier:in	15,35 Euro	10,01 Euro
für die 51. bis 100. zugelassene Passagier:in	14,02 Euro	8,68 Euro
für die 101. bis 200. zugelassene Passagier:in	12,68 Euro	7,34 Euro
ab der 201. zugelassenen Passagier:in	11,35 Euro	6,02 Euro
mindestens je angefangene 30 Kalendertage	333,80 Euro	

b) üblicher Liegeplatz bzw. überwiegend genutzte Anlegestelle im sonstigen Geltungsbereich der NB- HL Häfen, unabhängig von der Anzahl der Anläufe und beförderten Passagier:innen, je angefangene 30 Kalendertage und je zugelassene Passagier:in:

je zugelassene Passagier:in	4,01 Euro
mindestens	273,72 Euro

c) Liegeplatz tageweise (Liegedauer über 4 Stunden) und nicht länger als 7 Kalendertage je Abrechnungsperiode (30 Kalendertage), unabhängig von der Anzahl der beförderten Passagier:innen, je angefangene 24 Stunden:

bis 20,0 m Länge	46,73 Euro
über 20,0 bis 35,0 m Länge	73,44 Euro
über 35,0 bis 45,0 m Länge	126,85 Euro
über 45,0 m Länge	140,19 Euro

Dieses Entgelt gilt auch für sonstige Wasserfahrzeuge, die nicht unter die Ziffern 1, 2, 3 oder 5 fallen.

d) Liegeplatz nicht länger als 4 Stunden, unabhängig von der Anzahl der beförderten Passagier:innen, je angefangene 4 Stunden:

bis 20,0 m Länge	23,37 Euro
über 20,0 bis 35,0 m Länge	33,38 Euro
über 35,0 bis 45,0 m Länge	46,73 Euro
über 45,0 m Länge	60,09 Euro

5 Das Brutto-Entgelt für **Sportboote** beträgt:

a) Dauerhafte Nutzung

Fläche, aufgerundet auf volle m²	Sommersaison 01.04. bis 31.10.	Wintersaison 01.11. bis 31.03.
je m²	40,00 Euro	20,00 Euro
Mindestbetrag	800,00 Euro	400,00 Euro

b) Gastliegeplätze

Länge des Wasserfahrzeugs	je angefangene 24 Stunden
Bis 10,0 m	20,00 Euro
Über 10,0 bis 12,5 m	25,00 Euro
Über 12,5 bis 15,0 m	30,00 Euro
Über 15,0 bis 18,0 m	40,00 Euro
Zuschlag je angefangene zusätzliche 5,0 m	25,00 Euro

Die vorgenannten Entgelte gelten auch für **Traditionsschiffe**, sofern sie einen Liegeplatz außerhalb des Museumshafens zu Lübeck e.V. nutzen; der Zuschlag je angefangene zusätzliche 5,0 m beträgt 10,00 Euro.

6 Das **Entsorgungsentgelt** nach 6.5 NB HL-Häfen beträgt pro Schiffseingang netto:

	Entgelt	Mindestentgelt
Seeschiff	0,0465 Euro / BRZ	86,66 Euro

Anlage 4 Änderungen der Entgeltliste

Entgeltliste ab 01.04.2024		Änderungen in Entgeltliste ab 01.01.2026	
Alles Netto-Beträge		**Alles mit Ausnahme von Sportbooten Netto-Beträge**	
Seeschiffe			
je Eingang und je Ausgang	0,1420 € netto		0,1550 € netto
mindestens	142,45 € netto		155,00 € netto
Liegeentgelt nach Ablauf von 60 Stunden		Zuschlag ab Liegedauer von 72 Stunden oder für Warte- und Überbrückungszeit ab deren Beginn	
für die 1. angefangenen 24 Stunden	0,0270 € netto	je angefangene 24 Stunden	0,0280 € netto
für die 2. angefangenen 24 Stunden	0,0210 € netto		
für jede weitere angefangenen 24 Stunden	0,0150 € netto		
mindestens je angefangene 24 Stunden	49,55 € netto		56,00 € netto
Entgelt für umschlagene Güter			
Stückgüter aller Art 1000 kg	1,34 € netto		1,40 € netto
schüttgerechte, greifer- oder pumpfähige Güter 1000 kg	0,31 € netto		0,32 € netto
rohe unbearbeitete Forstprodukte 1000 kg	0,81 € netto		0,84 € netto
rohe unbearbeitete Forstprodukte rm	0,31 € netto		0,32 € netto
rohe unbearbeitete Forstprodukte fm	0,48 € netto		0,50 € netto
Binnenschiffe			
für die 1. angefangenen Kalenderwoche	0,10 € netto	Pauschal je Aufenthalt bis 72 Stunden	75,00 € netto
für die 2. angefangenen Kalenderwoche	0,11 € netto		
mindestens je 1. und 2. angefangene Kalenderwoche	17,64 € netto	Zuschlag oder Wartezeit nach Ablauf von 24 Stunden für angefangene 24 Stunden	25,00 € netto
jede weitere angefangene Kalenderwoche	0,42 € netto		
mindestens je weitere Kalenderwoche	24,41 € netto		
Fischereifahrzeuge			
offene Fischerboote	35,67 € netto	Fischereifahrzeuge bis 8,0 m Länge	50,00 € netto
Fischkutter bis 35 BRZ	78,51 € netto	Fischereifahrzeuge bis 12,50 m Länge	80,00 € netto
Fischkutter über 35 BRZ	128,47 € netto	Fischereifahrzeuge über 12,5 m Länge	120,00 € netto
angelandeter Fisch 100 kg	0,25 € netto		0,26 € netto
Böschungslieger, Nebenerwerbsfischer	292,62 € netto	*Differenzierung entfällt*	
Ausflugsverkehr Seebrücken Travemünde			
für 1. bis 50. zugelassenen Passagier			
01.04. - 31.10. jeden Jahres	14,72 € netto		15,35 € netto
01.11. - 31.03. jeden Jahres	9,60 € netto		10,01 € netto
für 51. bis 100. zugelassenen Passagier			
01.04. - 31.10. jeden Jahres	13,44 € netto		14,02 € netto
01.11. - 31.03. jeden Jahres	8,32 € netto		8,68 € netto
für 101. bis 200. zugelassenen Passagier			

Entgeltliste ab 01.04.2024		Änderungen in Entgeltliste ab 01.01.2026	
01.04. - 31.10. jeden Jahres	12,16 € netto		12,68 € netto
01.11. - 31.03. jeden Jahres	7,04 € netto		7,34 € netto
ab 201. zugelassenen Passagier			
01.04. - 31.10. jeden Jahres	10,88 € netto		11,35 € netto
01.11. - 31.03. jeden Jahres	5,77 € netto		6,02 € netto
mindestens	320,04 € netto		333,80 € netto
Ausflugsverkehr im sonstigen Geltungsbereich			
angefangener Kalendermonat und zugelassenem Passagier	3,84 € netto		4,01 € netto
mindestens je Kalendermonat	262,44 € netto		273,72 € netto
Liegeplatz tageweise und nicht länger als 7 Kalendertage			
bis 20,0 m Länge	44,80 € netto		46,73 € netto
über 20,0 m bis 35,0 m Länge	70,41 € netto		73,44 € netto
über 35,0 m bis 45,0 m Länge	121,62 € netto		126,85 € netto
über 45,0 m Länge	134,41 € netto		140,19 € netto
		gilt auch für **sonstige Wasserfahrzeuge**	
Ausflugsverkehr, Liegeplatz nicht länger als 4 Stunden			
bis 20,0 m Länge	22,41 € netto		23,37 € netto
über 20,0 m bis 35,0 m Länge	32,00 € netto		33,38 € netto
über 35,0 m bis 45,0 m Länge	44,80 € netto		46,73 € netto
über 45,0 m Länge	57,61 € netto		60,09 € netto
Segel- und Sportboote		**Sportboote: Brutto-Entgelte**	
Dauerliegeplätze vom 01.04. - 31.10.	31,72 € netto		40,00 € brutto
		mindestens	800,00 € brutto
Dauerliegeplätze vom 01.11. - 31.03.	15,86 € netto		20,00 € brutto
		mindestens	400,00 € brutto
tageweise Nutzung			brutto/ netto
bis 6,0 m	8,07 € netto	bis 10,0 m	20,00 € brutto
über 6,0 bis 8,0 m	11,34 € netto		
über 8,0 bis 10,0 m	14,54 € netto		
über 10,0 bis 12,5 m	17,82 € netto		25,00 € brutto
über 12,5 m bis 15,0 m	21,01 € netto		30,00 € brutto
über 15,0 bis 18,0 m	27,48 € netto		40,00 € brutto
über 18,0 bis 24,0 m	37,23 € netto	zusätzlich je angefangene 5,0 m	25,00 € brutto
über 24,0 bis 30,0 m	45,29 € netto		
über 30 m	48,57 € netto		
		Zuschlag für Traditionsschiffe je angef. 5,0 m	10,00 € brutto
Schiffsentsorgung je BRZ	0,0410 € netto		0,0465 € netto
Mindestbetrag	76,62 € netto		86,66 € netto

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14660-01
öffentlich

Lübeck, 20.11.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Karl-Heinz Bresch (E-Mail: karl-heinz.bresch@luebeck.de Telefon: 122-6134)

Austauschvorlage: Bebauungsplan 32.07.00 - Fischereihafen/Baggersand, Teilbereich West - Beschluss über ergänzendes Verfahren und erneuter Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung
01.12.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

1. Für den Bebauungsplan 32.07.00 – Fischereihafen/Baggersand, Teilbereich West – wird gemäß § 214 Abs. 4 BauGB ein ergänzendes Verfahren zur Behebung von Fehlern durchgeführt. Hierzu wird der Bebauungsplan in Teil B – Text – redaktionell um einen Hinweis auf die mögliche Einsichtnahme in DIN- und anderen Normen ergänzt. Die Begründung zum Bebauungsplan wird klarstellend in der Form ergänzt, dass es sich bei der vorgenommenen Gliederung des Gewerbegebietes hinsichtlich des Emissionsverhaltens der Betriebe nicht um eine reine planinterne Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO handelt, sondern um eine darüberhinausgehende Gliederung auf Gemeindeebene auf der Grundlage von § 1 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. Satz 1 Nr. 2 BauNVO. Zudem werden in der Begründung die Rechenmethode zur Verteilung der je Quadratmeter Betriebsfläche festgesetzten Emissionskontingente (hier festgesetzt als immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel) sowie die für die Berechnung maßgeblichen Immissionsorte dargelegt.

2. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird der Bebauungsplan 32.07.00 – Fischereihafen/Baggersand, Teilbereich West – in der vorliegenden, gegenüber dem Satzungsbeschluss vom 04.03.2008 um den Hinweis auf die mögliche Einsichtnahme in DIN-Normen ergänzten, im Übrigen aber unveränderten Fassung (Anlage 1) erneut als Satzung beschlossen. Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden, gegenüber dem Satzungsbeschluss vom 04.03.2008 ergänzten Fassung (Anlage 4, Ergänzungen siehe dort auf Seite 6 f. und im Plananhang) gebilligt.

3. Im Zusammenhang mit der im Bebauungsplan 32.07.00 enthaltenen gebietsübergreifenden emissionsbezogenen Gliederung des Gewerbegebietes nach § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO wird klarstellend beschlossen, dass das im Bebauungsplan 23.07.00 – Roggenhorst/Hofkamp –schränkte Gewerbegebiet auch künftig nicht durch die Festsetzung

von Emissionskontingenten oder durch sonstige emissionsbeschränkende Regelungen der im Gewerbe_gebiet zulässigen Gewerbebetriebe eingeschränkt werden soll.

4. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den erneuten Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. Dabei soll darauf hingewiesen werden, dass der durch das ergänzende Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB geheilte Bebauungsplan 32.07.00 rückwirkend zum 17.12.2008 (Tag des Inkrafttretens des Bebauungsplans in der ursprünglichen Fassung) in Kraft gesetzt wird.

Verfahren:

Die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB zur Behebung von Fehlern des Bebauungsplans 32.07.00 wurde mit dem Bereich Recht abgestimmt.
Eine Beteiligung anderer Bereiche ist nicht erforderlich, da der bereits am 04.03.2008 als Satzung beschlossene Bebauungsplan durch das ergänzende Verfahren inhaltlich nicht geändert wird. Die Ergänzung eines Hinweises stellt keine substanziell inhaltliche Änderung des Bebauungsplanes dar.

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

[ ]	Ja
[X]	Nein- Begründung:

Die Behebung von Fehlern eines Bebauungsplans auf der Grundlage von § 214 Abs. 4 BauGB erfolgt ohne erneute Beteiligung der Öffentlichkeit. Insofern wird auch keine erneute Beteiligung von Kindern und Jugendliche durchgeführt.

Die Maßnahme ist:

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

BauGB

Finanzielle Auswirkungen:

[ ]	Ja
[X]	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X]	Nein
[ ]	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Es wird eine Austauschvorlage eingebracht, da sich in Anlage 1 ein redaktioneller Zeichenfehler eingeschlichen hatte, der nun beseitigt wurde. Inhaltlich ist die Vorlage unverändert geblieben.

Für den Bebauungsplan 32.07.00 wurde bereits im Januar 2025 ein Verfahren zur Heilung des Bebauungsplans gemäß § 214 Abs. 4 BauGB durchgeführt (siehe VO/2024/13781).

Das Oberverwaltungsgericht Schleswig hat im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens zum Bebauungsplan 32.07.00 am 22.07.2025 geurteilt, dass mit den im Rahmen des durchgeführten Heilungsverfahrens vorgenommenen Ergänzungen der Begründung zwar offensichtliche Mängel des Bebauungsplans beseitigt wurden, der am 30.01.2025 erneut als Satzung beschlossene Bebauungsplan jedoch weiterhin an bisher nicht erkannten formellen und materiellen Mängeln leidet. Aufgrund durchgreifender materieller Mängel hat das OVG den Bebauungsplan 32.07.00 für unwirksam erklärt.

Im Einzelnen hat das OVG folgende Mängel gerügt:

- Die festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel sind aufgrund fehlender Angaben der Immissionsorte, die der Lärmkontingentierung zugrunde liegen und die für die Berechnungen zur Einhaltung der Lärmkontingente für einzelne Vorhaben im Baugenehmigungsverfahren maßgeblich zu berücksichtigen sind, zu unbestimmt.
- Es fehlt an einer konkreten Aussage, welches Gewerbegebiet innerhalb des Gemeindegebiets im Zusammenhang mit der vorgenommenen plangebietsübergreifenden Gliederung des Bebauungsplans 32.07.00 nach § 1 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. Satz 1 Nr. 2 BauNVO auch künftig die Funktion eines Ergänzungsgebietes übernehmen soll, d. h. dessen Festsetzung eines Gewerbegebietes ohne Emissionsbeschränkung auch zukünftig dauerhaft beibehalten werden soll.
- Das Fehlen eines Hinweises auf die mögliche Einsichtnahme in DIN-Normen

Das OVG Schleswig hat in seiner Urteilsbegründung aber auch dargelegt, dass der Bebauungsplan 32.07.00 unter Berücksichtigung der mit der (versuchten) Heilung vom 30.01.2025 vorgenommenen Ergänzungen der Begründung neben den vorgenannten verbliebenen Mängeln keine weiteren Mängel aufweist.
Damit hat das Gericht zugleich den Weg aufgezeigt, dass eine abschließende Heilung des Bebauungsplans 32.07.00 bei Behebung der verbliebenen Mängel möglich ist.

Da mit dem Urteil des OVG Schleswig vom 22.07.2025 die Unwirksamkeit des Bebauungsplans 32.07.00 vom 04.03.2008, der nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens am 30.01.2025 erneut als Satzung beschlossen worden war, festgestellt worden ist, und die aus der Anlage 4 zur VO/2024/13781 ersichtlichen mit den nunmehr vorgenommenen Ergänzungen der Begründung im Zusammenhang stehen, werden mit der nun angestrebten abschließenden Heilung nach § 214 Abs. 4 BauGB sämtliche gegenüber der am 04.03.2008 beschlossenen Fassung vorgenommenen Ergänzungen der Bebauungsplanbegründung als Änderung kenntlich gemacht (siehe Anlage 4).

Im Zusammenhang mit der vorgenommenen baugebietsübergreifenden Gliederung des Gewerbegebietes wird nunmehr klarstellend ein Baugebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans 23.07.00 – Roggenhorst/Hofkamp - benannt, das als Gewerbegebiet ohne Emissionsbeschränkung auch künftig die Funktion eines Ergänzungsgebietes übernehmen soll (siehe Beschlusspunkt 3). Das in diesem Bebauungsplan festgesetzte hinsichtlich des Emis-

sionsverhaltens uneingeschränkte Gewerbegebiet soll auch künftig nicht durch die Festsetzung von Emissionskontingenten oder durch sonstige Emissionsbeschränken der in dem Gebiet zulässigen Gewerbebetriebe eingeschränkt werden.

Wie bereits in der Beschlussvorlage aus dem Januar 2025 dargelegt, kann gemäß Rechtsprechung eine unwirksame planinterne Gliederung eines Gewerbegebietes in einem ergänzenden Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB in eine plangebietsübergreifende Gliederung nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO „umgewidmet“ werden. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung bedarf es dafür nicht (OVG Niedersachsen, Urteil vom 15.11.2018 – 1 KN 29/17).

Zur Behebung der vorangehend dargelegten Mängel des Bebauungsplans 32.07.00 wird ein ergänzendes Verfahren durchgeführt. Gemäß § 214 Abs. 4 BauGB kann der Bebauungsplan nach dem erneuten Satzungsbeschluss mit der Bekanntmachung rückwirkend in Kraft gesetzt werden.

Zu der vorgenommenen Ergänzung der Begründung und der textlichen Festsetzungen siehe Anlage 3, Seite 5 und Anlage 4, S.6 f.

Anlagen:

Anlage 1	Bebauungsplan 32.07.00, Fassung zum erneuten Satzungsbeschluss (Planoriginal)
Anlage 2	Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung, unverändert)
Anlage 3	Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung mit Kenntlichmachung des ergänzten Hinweises)
Anlage 4	Begründung zum Bebauungsplan 32.07.00, Fassung zum erneuten Satzungsbeschluss (mit Kenntlichmachung der textlichen Ergänzungen)

Senatorin Joanna Hagen

32.07.00 TEILBEREICH WEST - FISCHEREIHAFEN / BAGGERSAND — TEIL A - PLANZEICHNUNG



Plangrundlage: Auszug aus der DGK 5, 2004

Datengrundlage ALK, 2004
Herausgeber: Vermessungs- und Katasterverwaltung Schleswig-Holstein

M. 1:1000

ZEICHENERKLÄRUNG

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

1. Art der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB §§1 bis 11 BauNVO)

GE — Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)

(e) — eingeschränkt durch einen max. Schallleistungspegel

2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

0,60 — Grundflächenzahl

(1,2) — Geschoßflächenzahl

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)

a — abweichende Bauweise

4. Verkehrsflächen (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Straßenverkehrsflächen (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Straßenbegrenzungslinie auch gegenüber Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Sondertrasse für ÖPNV / Großraum-/ Schwerlasttransporte / Feuerwehr

5. Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

privat — Dauerkleingärten (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

öffentl. — Parkanlage (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

6. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)

M — Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB)

Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Hecken - siehe textliche Festsetzungen) (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und Abs. 6 BauGB)

7. Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets (z.B. § 1 Abs. 4 § 16 Abs. 5 BauNVO)

Abgrenzung unterschiedlicher Schalleistungspegel

Schalleistungspegel tags/nachts

Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen Gemeinschaftsstellplatzanlage (GSt) (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)

Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden in Verdacht stehen erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

7. Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

F — Jagdraum für Fledermäuse, potenzielle Wochenstube von Baumfledermäusen

Richtfeuer "Siechenbucht"

PLANZEICHEN OHNE NORMCHARAKTER

Flurstücksgrenzen (vorhanden)

künftig entfallende Flurstücksgrenze

Flurgrenzen

72/1 — Flurstücksnummern

vorhandene Bebauung

künftig entfallende Bebauung

künftig entfallende Objekte

Höhe über NN

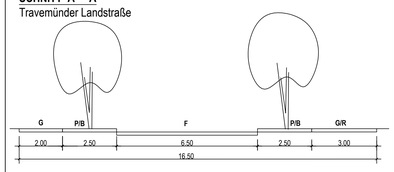
7.0 — Angaben in Meter

Grundstücksgrenze neu (Beispiel /in Aussicht genommen)

STRASSENPROFIL

SCHNITT A - A

Travemünder Landstraße



F=Fahrbahn, G=Gehweg, M=Mulde, P/B=Parken/Bäume, B=Baumreihe, G+R=Geh-u. Radweg, S=Seitenstreifen, VG=Verkehrsgrün

TEIL B - TEXT

I. Planungsrechtliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

1.1 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-1 sind nur Nutzungen zulässig, die auf Wassersport und Hafen bezogenen sind. Die zulässigen Wassersport und Hafen bezogenen Nutzungen sind:
- Stellplatzflächen
- Lagerplätze
(§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.2 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-2 sind nur auf Wassersport bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:
- Yacht- bzw. Sportbootshaften bezogene Gewerbebetriebe sowie Büro- und Geschäftshäuser entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Bootsausrüster
  - Bootselektronik
  - Yachtservice
  - Yachtcharter
  - Mitsegelzentralen
  - Segel- und Motorbootvereine
  - Sportboot- und. Segelschulen
  - Yachtversicherungen
- Schank- und Speisewirtschaften bzw. Gastronomiebetriebe
- Bootslagerplätze / -hallen
- Bootswerften, Yachtbau- und Reparaturbetriebe
- Anlagen für wassersportliche Zwecke

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.3 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-3 sind nur auf Wassersport und Tourismus bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport und Tourismus bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:
- Yacht- bzw. Sportbootshaften und Tourismus bezogene Gewerbebetriebe sowie Büro- und Geschäftshäuser entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Bootsausrüster
  - Bootselektronik
  - Yachtservice
  - Yachtcharter
  - Mitsegelzentralen
  - Segel- und Motorbootvereine
  - Sportboot- und. Segelschulen
  - Yachtversicherungen
  - Gewerbliche Ferienbeherbergung
  - Touristinformation
  - Reisebüros
- Schank- und Speisewirtschaften bzw. Gastronomiebetriebe
- Hotels
- Bootslagerhallen
- Bootswerften, Yachtbau- und Reparaturbetriebe
- Anlagen für wassersportliche Zwecke

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken. (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.4 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-4 sind nur auf Wassersport bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:
- Yacht- bzw. Sportbootshaften bezogene Gewerbebetriebe entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Yachtservice
  - Bootslagerflächen / -hallen
  - Bootswerften, Jachtbau- und Reparaturbetriebe

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.5 In Gewerbegebieten GE(e)-1 bis GE(e)-4 sind nur solche Betriebe zulässig, die die in der Planzeichnung festgesetzten max. zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel "LW" nicht überschreiten. (§ 1 (4) BauNVO)

1.6 In den Gewerbegebieten GE(e)-1, GE(e)-2 und GE(e)-4 sind die Ausnahmen gemäß § 8 (3) BauNVO nicht zugelassen.

1.7 Im Gewerbegebiet GE(e)-3 sind die Ausnahmen gemäß § 8 (3) Nr.3 BauNVO nicht zugelassen.

2 Maß der baulichen Nutzung
Höhe baulicher Anlagen

1.8 Innerhalb der in der Planzeichnung eingetragenen Sichtwinkel der Richtfeuerachse der Unter- und Oberfeuer Siechenbucht dürfen die Gebäudehöhen einschließlich etwaiger Dachaufbauten wie Schornsteine o.ä. eine Höhe von max. 15 m über NN nicht überschreiten. (§ 18 (1) BauNVO)

1.9 In dem Gewerbegebiet GE(e)-4 wird die max. Traufhöhe auf 11,0 m über NN (ca. 8,5 m über Gelände) und die max. Firsthöhe auf 14,0 m über NN (ca. 11,5 m über Gelände) festgesetzt. (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

1.10 In den Gewerbegebieten GE(e)-2 und GE(e)-3 wird die max. Traufhöhe auf 15,0 m über NN (ca. 11,0 m über Gelände) festgesetzt. (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

3 Bauweise

Im Gewerbegebieten GE(e)-2 bis GE(e)-4 sind bei Einhaltung seitlicher Grenzabstände Baukörperlängen über 50 m zulässig. (§ 22 (4) BauNVO)

4 Höhenlage der baulichen Anlagen

4.1 Aufenthaltsräume müssen vor Hochwasser bis 2,20 m über NN gesichert sein. Je Wohnung muss mindestens ein Aufenthaltsraum mind. 3,87 m über NN bezogen auf die Oberkante des Fußbodens liegen. (9 (3) BauGB)

5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung vom Natur und Landschaft

5.1 Auf den Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-1 sind der Gehölzbestand und die Hochstauden- / Ruderalfluren zu erhalten und der natürlichen Sukzession zu überlassen. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte, heimische Arten zu ersetzen. (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)

5.2 Hof, Zufahrts- und Stellplatzflächen sowie untergeordnete Erschließungsflächen im Bebauungsplangebiet sind, soweit betrieblich möglich, in wasserdurchlässiger Form mit einem Fugenanteil von min. 20% auszubilden. Bestehende Flächen können unverändert beibehalten werden.

5.3 Die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-2, nördlich des Hafenbahnhofes sind der natürlichen, ungelenkten Sukzession zu überlassen, auf 100 m² in der Nordspitze der Fläche M-2 ist eine Initialsaat anzulegen.

5.4 Innerhalb der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-3, in Nienhüsen ist der Wasserlauf der Hühnerbek offen zu legen und als natürlich mäandrierender Bachlauf zu entwickeln. Der Bachlauf ist mit einem naturraumtypischen Gewässerprofil und standortgemäßem Sohlsubstrat auszustatten. Im Ufebereich ist eine Initialpflanzung mit standortgemäßer Vegetation vorzunehmen.

6 Flächen mit Festsetzungen und Bindungen für Bepflanzungen

6.1 Die in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Gehölzbestände auf den Flächen mit Pflanzbindungen sind dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte, heimische Arten zu ersetzen. (§ 9 (1) Nr. 25 b BauGB)

6.2 Auf den im Plangebiet festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind standortgerechte, ortstypische Baum- und Straucharten unter Berücksichtigung artspezifischer Pflanzabstände zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.3 Auf den im Plangebiet festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entlang der westlichen Grenze des Gewerbegebietes GE(e)-4 zur Kleingartenanlage ist eine 2,5 m breite mindesten 2-reihige Hecke unter Berücksichtigung artspezifischer Pflanzabstände zu setzen und dauerhaft zu erhalten. Innerhalb der Hecke sind min. 12 hochstämmige, mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.4 Auf den Gemeinschaftsstellplätzen sind mindestens 6 Laubbäume pro Stellplatzanlage zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.5 Entlang der Travemünder Allee ist, soweit dadurch keine vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen beeinträchtigt werden, eine Allee aus mittel- bis großkronigen, hochstämmigen Laubbäumen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten, die Allee ist als Einfassung der Wendeschleife fortzusetzen. Es sollen insgesamt min. 50 Bäume vorgesehen werden, die vorhandenen Straßenbäume sind zu integrieren.

6.6 Auf der Verkehrsinsel innerhalb der Wendeschleife sind mindestens 8 mittelkronige, hochstämmige Laubbäume in lockeren Gruppen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.7 Die Verkehrsinsel innerhalb der Wendeschleife ist mit Rasen einzusäen und als artenreiche Wildblumenwiese analog zu der bisherigen Wildblumenwiese im Dreieck zwischen den Straßen "Travemünder Landstraße" und "Auf dem Baggersand" anzulegen. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

7 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7.1 Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten mit der Bezeichnung GFL-1 bis GFL-4 zu belastenden Flächen dürfen nur wie folgt genutzt werden:
- durch die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck und die Versorgungsträger der Hansestadt Lübeck für die Verlegung und Unterhaltung von Leitungen.

7.2 Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten mit der Bezeichnung GFL-5 zu belastende Flächen darf nur wie folgt genutzt werden:
- durch die Anlieger des Grundstückes Travemünder Landstraße 300 zu Erschließungszwecken

8 Schallschutzmaßnahmen

8.1 Zum Schutz von ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen innerhalb des südlichen Baufeldes sind Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen gemäß DIN 4109, Lärmpegelbereich III vorzunehmen. (§ 9 (1) Nr.24 BauGB)

II. Baugestalterische Festsetzungen
(§ 9 (4) BauGB, §92 Landesbauordnung für Schl.-Holst. (LBO) vom 10.01.2000 (GVOBl. Schl.-Holst., S.203)

1 Werbeanlagen

1.1 Anlagen der Außenwerbung (Eigenwerbung) sind in den Gewerbegebieten nur innerhalb der durch Baugrenzen festgesetzten Flächen zulässig. Davon ausgenommen sind Einzelfirmen- und Hinweisschilder bis zu einer Größe von 6 m² und 4 m Höhe sowie Sammelhinweisschilder bis zu einer Größe von 10 m² und 6 m Höhe.

1.2 Werbeanlagen, die in keinem Bezug zu dem auf dem Grundstück befindlichen Gewerbebetrieb stehen, sind ausgeschlossen.

1.3 Werbeanlagen dürfen die jeweils gebaute Traufhöhe der Gebäude nicht überschreiten.

1.4 Werbung in den Obergeschossen und im Attikabereich ist nur in einer Länge von max. 10 m, bei Gebäuden über 30 m Länge nur bis zu einer Länge von max. 1/3 der jeweiligen Fassadenlänge zulässig.

III. Festsetzungen mit Zulässigkeit bis zum Eintritt bestimmter Umstände sowie Festsetzungen, die ab dem Eintritt bestimmter Umstände unzulässig werden (§ 9 (2) BauGB)

1.1 Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht mit der Bezeichnung GFL-2 wird unzulässig, wenn der Regenwassersammler in den Bereich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes mit der Bezeichnung GFL-3 verlegt wurde. Dann wird eine Bebauung der Fläche im Rahmen einer Gewerbegebietsnutzung zulässig.

IV. Hinweis

Die der Satzung zugrundeliegeden DIN-Normen, Richtlinien und sonstige Normen liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

VERFAHRENSVERMERKE

1. Aufgestellt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses des Bausutsschusses der Hansestadt Lübeck vom 15.12.2003. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist durch Abdruck in der Lübecker Stadtzeitung am 23.12.2003 erfolgt.

2. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) S. 1 BauGB ist vom 08.03.2004 bis einschließlich 23.03.2004 durchgeführt worden.

3. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß §4 (1) i.V.m. § 3 (1) BauGB am 21.09.2004 unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

4. Der Bauausschuss hat am 07.11.2005 den Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur Auslegung bestimmt.

5. Der Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) sowie die Begründung haben in der Zeit vom 23.11.2005 bis zum 23.12.2005 nach § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen (1. öffentliche Auslegung). Die öffentliche Auslegung wurde mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden können, am 15.11.2005 in der Lübecker Stadtzeitung ortsüblich bekannt-gemacht .

6. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß § 4 (2) BauGB am 27.01.2006 und 27.10.2005 zur Abgabe einer Stellungnahmen aufgefordert .

7. Der katasteramtliche Bestand am 26.02.2008 sowie die geometrischen Festlegungen der neuen städtebaulichen Planung werden als richtig bescheinigt.

Lübeck, den. 07.11.2008
gez. Weber
L. S. Katasterant

8. Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde nach der öffentlichen Auslegung (Nr.5) geändert. Der Bauausschuss hat am 19.03.2007 den geänderten Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur erneuten Auslegung bestimmt.

9. Der geänderte Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) sowie die Begründung haben in der Zeit vom 04.04.2007 bis zum 04.05.2007 öffentlich ausgelegen (2. öffentliche Auslegung). Die öffentliche Auslegung wurde mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden können, am 27.03.2007 in der Lübecker Stadtzeitung ortsüblich bekannt gemacht.

10. Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde nach der zweiten öffentlichen Auslegung (Nr.9) wir weiteres Mal geändert.

11. Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde nach der öffentlichen Auslegung (Nr.9) geändert. Der Bauausschuss hat am 17.09.2007 den geänderten Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur erneuten Auslegung bestimmt.

12. Der geänderte Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) sowie die Begründung haben in der Zeit vom 26.09.2007 bis zum 05.11.2007 und vom 21.11.2007 bis zum 21.12.2007 öffentlich ausgelegen. (3. öffentliche Auslegung). Die öffentliche Auslegung wurde mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden können, am 26.09.2007, 02.10.2007 und am 13.11.2007 in der Lübecker Stadtzeitung ortsüblich bekannt gemacht.

13. Die Bürgerschaft hat die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange am 04.03.2008 geprüft. Das Ergebnis wurde mitgeteilt.

14. Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 04.03.2008 als Satzung beschlossen und die Begründung durch (einfachen) Beschluss gebilligt.

Lübeck, den 27.11.2008
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung
Im Auftrag
gez. Schnabel
L. S. Herbert Schnabel
Bereichsleiter

15. (Ausfertigung)
Die Bebauungsplansatzung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) wird hiermit ausgefertigt und ist bekanntzumachen.

Lübeck, den 05.12.2008
gez. Saxe
L. S. Bernd Saxe
Der Bürgermeister

16. Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft und die Stelle, bei der der Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung auf Dauer während der Servicezeiten von allen Interessierten eingesehen werden kann, und die über den Inhalt Auskunft erteilt, sind am 16.12.2008 ortsüblich bekanntgemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Möglichkeit, eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 BauGB) sowie auf die Möglichkeit, Entschädigungsansprüche geltend zu machen und das Erlöschen dieser Ansprüche (§ 44 BauGB) hingewiesen worden.
Die Satzung ist mithin am 17.12.2008 in Kraft getreten.

Lübeck, den. 17.12.2008
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung
Im Auftrag
gez. Schnabel
L. S. Herbert Schnabel
Bereichsleiter

17. Für den Bebauungsplan ist gemäß § 214 Abs. 4 BauGB ein ergänzendes Verfahren zur Behebung von Fehlern durchgeführt worden. Hierzu ist der Begründung klarstellend ergänzt worden.

Lübeck, den 20.02.2025
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Im Auftrag
gez. Schröder
L. S. Karsten Schröder
Bereichsleiter

18. Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 30.01.2025 ohne Änderungen gegenüber der Beschlussfassung vom 04.03.2008 erneut beschlossen und die im Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB ergänzte Begründung durch Beschluss gebilligt.

Lübeck, den 21.02.2025
gez. Lindenau
L. S. Jan Lindenau
Der Bürgermeister

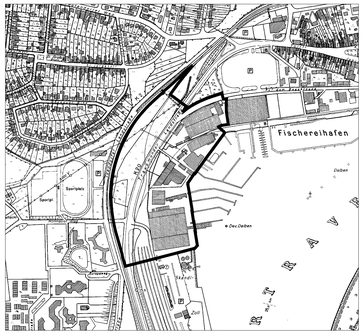
19. Die Bebauungsplansatzung wird hiermit (mit Ergänzungen der Verfahrensvermerke) ausgefertigt und ist bekannt zu machen.

Lübeck, den 24.02.2025
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Im Auftrag
gez. Schröder
L. S. Karsten Schröder
Bereichsleiter

20. Der erneute Beschluss des Bebauungsplans durch die Bürgerschaft und die Stelle, bei der der Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung auf Dauer während der Servicezeiten von allen Interessierten eingesehen werden kann und die über den Inhalt Auskunft erteilt, sind am 23.02.2025 ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist darauf hingewiesen, dass die am 30.01.2025 erneut beschlossene Bebauungsplansatzung rückwirkend zum 17.12.2008 (dem Tag des Inkrafttretens gemäß Bekanntmachung vom 16.12.2008) in Kraft getreten ist.

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 92 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom ..... die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 32.07.00 - Fischereihafen / Baggersand, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) , erlassen.

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK BEBAUUNGSPLAN NR. 32.07.00 FISCHEREIHAFEN / BAGGERSAND TEILBEREICH WEST



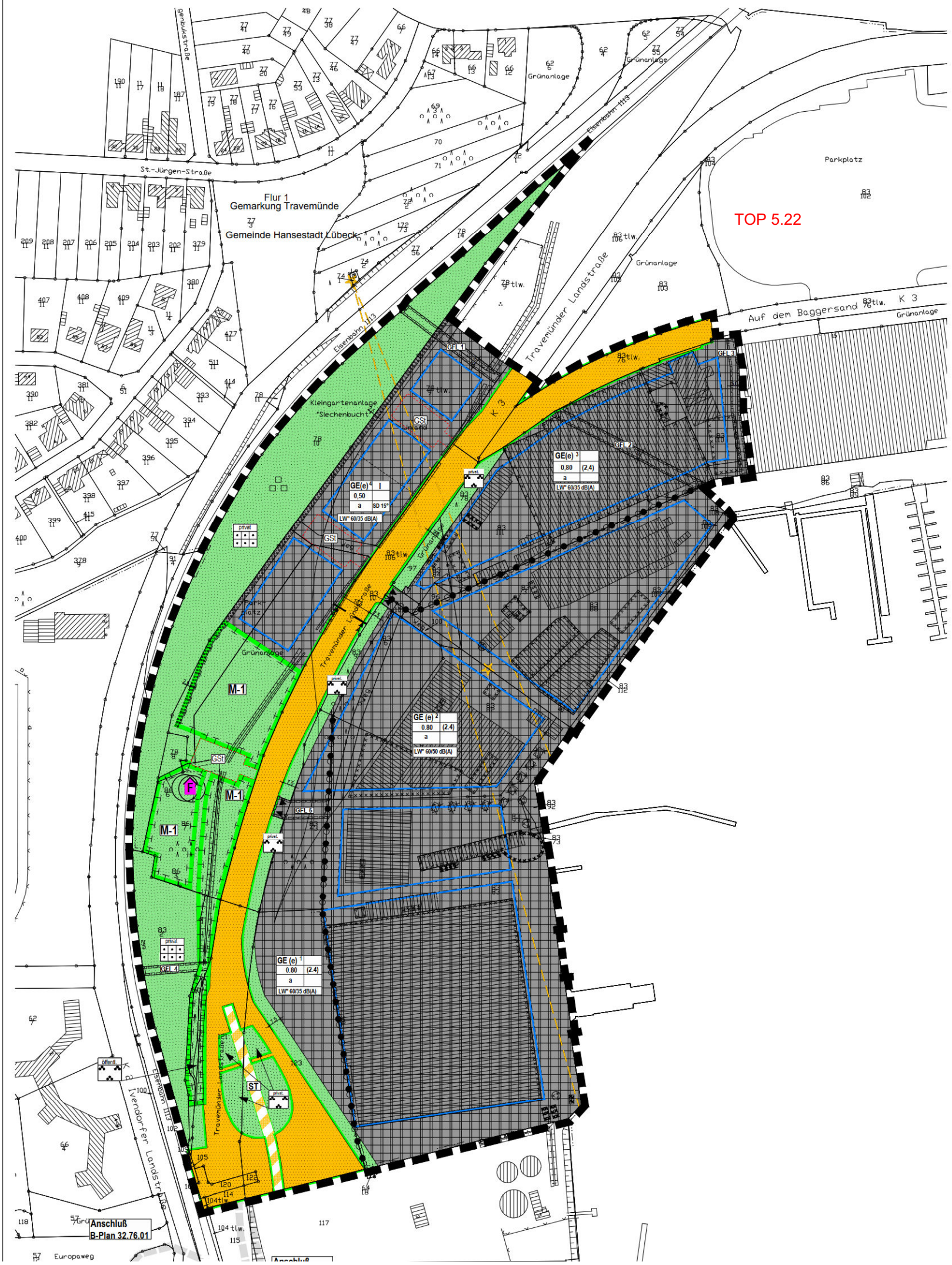
Stand des Verfahrens: Entwurf zum erneuten Satzungsbeschluss

Hansestadt LÜBECK
Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung

Stand: 10.10.2025

32.07.00 TEILBEREICH WEST - FISCHEREIHAFEN / BAGGERSAND

TEIL A - PLANZEICHNUNG



TOP 5.22

ZEICHENERKLÄRUNG

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

1. Art der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB §§1 bis 11 BauNVO)

- GE — Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)
- (e) — eingeschränkt durch einen max. Schallleistungspegel

2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

- 0,60 — Grundflächenzahl
- (1,2) — Geschoßflächenzahl

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

- Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)
- a — abweichende Bauweise

4. Verkehrsflächen (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

- Straßenverkehrsflächen (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)
- Straßenbegrenzungslinie auch gegenüber Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)
- ST — Sondertrasse für ÖPNV / Großraum-/ Schwerlasttransporte / Feuerwehr

5. Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

- Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
- privat — Dauerkleingärten (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
- öffentl./privat — Parkanlage (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

6. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)

- M — Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB)
- Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Hecken - siehe textliche Festsetzungen) (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und Abs. 6 BauGB)

7. Sonstige Planzeichen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets (z.B. § 1 Abs. 4 § 16 Abs. 5 BauNVO)
- Abgrenzung unterschiedlicher Schallleistungspegel
- LW" 60/0 dB(A) — Schallleistungspegel tags/nachts
- GSt — Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen Gemeinschaftsstellplatzanlage (GSt) (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)
- Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)
- Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
- Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden in Verdacht stehen erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

7. Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

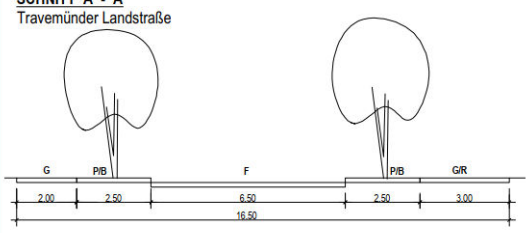
- F — Jagdraum für Fledermäuse, potenzielle Wochenstube von Baumfledermäusen
- Richtfeuer "Siechenbucht"

PLANZEICHEN OHNE NORMCHARAKTER

- Flurstücksgrenzen (vorhanden)
- künftig entfallende Flurstücksgrenze
- Flurgrenzen
- 72/1 — Flurstücksnummern
- vorhandene Bebauung
- künftig entfallende Bebauung
- künftig entfallende Objekte
- Höhe über NN
- 7.0 — Angaben in Meter
- Grundstücksgrenze neu (Beispiel /in Aussicht genommen)

STRASSENPROFIL

SCHNITT A - A
Travemünder Landstraße



F=Fahrbahn, G=Gehweg, M=Mulde, P/B=Parken/Bäume, B=Baumreihe, G+R=Geh-u. Radweg, S=Seitenstreifen, VG=Verkehrsgrün

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK
TEIL B

Text zum Bebauungsplan
32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen / Baggersand

in der um einen Hinweis ergänzten Fassung

zum erneuten Satzungsbeschluss

I. Planungsrechtliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

1.1 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-1 sind nur Nutzungen zulässig, die auf Wassersport und Hafen bezogenen sind. Die zulässigen Wassersport und Hafen bezogenen Nutzungen sind:

- Stellplatzflächen
- Lagerplätze

(§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.2 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-2 sind nur auf Wassersport bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:

- Yacht- bzw. Sportboothafen bezogene Gewerbebetriebe sowie Büro- und Geschäftshäuser entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Bootsausrüster
  - Bootselektronik
  - Yachtservice
  - Yachtcharter
  - Mitsegelzentralen
  - Segel- und Motorbootvereine
  - Sportboot- und. Segelschulen
  - Yachtversicherungen
- Schank- und Speisewirtschaften bzw. Gastronomiebetriebe
- Bootslagerplätze / -hallen
- Bootswerften, Yachtbau- und Reparaturbetriebe
- Anlagen für wassersportliche Zwecke

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken. (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.3 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-3 sind nur auf Wassersport und Tourismus bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport und Tourismus bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:

- Yacht- bzw. Sportboothafen und Tourismus bezogene Gewerbebetriebe sowie Büro- und Geschäftshäuser entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Bootsausrüster
  - Bootselektronik
  - Yachtservice
  - Yachtcharter
  - Mitsegelzentralen
  - Segel- und Motorbootvereine
  - Sportboot- und. Segelschulen
  - Yachtversicherungen
  - Gewerbliche Ferienbeherbergung
  - Touristinformation
  - Reisebüros
- Schank- und Speisewirtschaften bzw. Gastronomiebetriebe
- Hotels
- Bootslagerhallen
- Bootswerften, Yachtbau- und Reparaturbetriebe
- Anlagen für wassersportliche Zwecke

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken. (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.4 Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-4 sind nur auf Wassersport bezogene Gewerbebetriebe zulässig. Die zulässigen Wassersport bezogenen Gewerbebetriebe bzw. Betriebszweige sind:

- Yacht- bzw. Sportboothafen bezogene Gewerbebetriebe entsprechend dem folgenden Nutzungskatalog:
  - Segelmacherei
  - Mastbaubetriebe
  - Yachtservice
- Bootslagerflächen / -hallen
- Bootswerften, Jachtbau- und Reparaturbetriebe

Sonstige Gewerbebetriebe sind ausnahmsweise zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, das sie sich nicht störend auf die o. g. Betriebe bzw. Nutzungen auswirken. (§ 1 (4) sowie § 1 (9) BauNVO)

1.5 In Gewerbegebieten GE(e)-1 bis GE(e)-4 sind nur solche Betriebe zulässig, die die in der Planzeichnung festgesetzten max. zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel „L_W“ nicht überschreiten. (§ 1 (4) BauNVO)

1.6 In den Gewerbegebieten GE(e)-1, GE(e)-2 und GE(e)-4 sind die Ausnahmen gemäß § 8 (3) BauNVO nicht zugelassen.

1.7 Im Gewerbegebiet GE(e)-3 sind die Ausnahmen gemäß § 8 (3) Nr.3 BauNVO nicht zugelassen.

2 Maß der baulichen Nutzung

Höhe baulicher Anlagen

2.1 Innerhalb der in der Planzeichnung eingetragenen Sichtwinkel der Richtfeuerachse der Unter- und Oberfeuer Siechenbucht dürfen die Gebäudehöhen einschließlich etwaiger Dachaufbauten wie Schornsteine o.ä. eine Höhe von max. 15 m über NN nicht überschreiten. (§ 18 (1) BauNVO)

2.2 In dem Gewerbegebiet GE(e)-4 wird die max. Traufhöhe auf 11,0 m über NN (ca. 8,5 m über Gelände) und die max. Firsthöhe auf 14,0 m über NN (ca. 11,5 m über Gelände) festgesetzt. (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

2.3 In den Gewerbegebieten GE(e)-2 und GE(e)-3 wird die max. Traufhöhe auf 15,0 m über NN (ca. 11,0 m über Gelände) festgesetzt. (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

3 Bauweise

Im Gewerbegebieten GE(e)-2 bis GE(e)-4 sind bei Einhaltung seitlicher Grenzabstände Baukörperlängen über 50 m zulässig.
(§ 22 (4) BauNVO)

4 Höhenlage der baulichen Anlagen

4.1 Aufenthaltsräume müssen vor Hochwasser bis 2,20 m über NN gesichert sein. Je Wohnung muss mindestens ein Aufenthaltsraum mind. 3,87 m über NN bezogen auf die Oberkante des Fußbodens liegen. (9 (3) BauGB)

5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung vom Natur und Landschaft

5.1 Auf den Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-1 sind der Gehölzbestand und die Hochstauden-/Ruderalfluren zu erhalten und der natürlichen Sukzession zu überlassen. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte, heimische Arten zu ersetzen. (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)

5.2 Hof, Zufahrts- und Stellplatzflächen sowie untergeordnete Erschließungsflächen im Bebauungsplangebiet sind, soweit betrieblich möglich, in wasserdurchlässiger Form mit einem Fugenanteil von min. 20% auszubilden. Bestehende Flächen können unverändert beibehalten werden.

5.3 Die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-2, nördlich des Hafenbahnhofes sind der natürlichen, ungelenkten Sukzession zu überlassen, auf 100 m² in der Nordspitze der Fläche M-2 ist eine Initialsaat anzulegen.

5.4 Innerhalb der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung M-3, in Nienhüsen ist der Wasserlauf der Hühnerbek offen zu legen und als natürlich mäandrierender Bachlauf zu entwickeln. Der Bachlauf ist mit einem naturraumtypischen Gewässerprofil und standortgemäßem Sohlsubstrat auszustatten. Im Uferbereich ist eine Initialpflanzung mit standortgemäßer Vegetation vorzunehmen.

6 Flächen mit Festsetzungen und Bindungen für Bepflanzungen

6.1 Die in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Gehölzbestände auf den Flächen mit Pflanzbindungen sind dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte, heimische Arten zu ersetzen. (§ 9 (1) Nr. 25 b BauGB)

6.2 Auf den im Plangebiet festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind standortgerechte, ortstypische Baum- und Straucharten unter Berücksichtigung artspezifischer Pflanzabstände zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.3 Auf den im Plangebiet festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entlang der westlichen Grenze des Gewerbegebietes GE(e)-4 zur Kleingartenanlage ist eine 2,5 m breite mindesten 2-reihige Hecke unter Berücksichtigung artspezifischer Pflanzabstände zu setzen und dauerhaft zu erhalten. Innerhalb der Hecke sind min. 12 hochstämmige, mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.4 Auf den Gemeinschaftsstellplätzen sind mindestens 6 Laubbäume pro Stellplatzanlage zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.5 Entlang der Travemünder Allee ist, soweit dadurch keine vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen beeinträchtigt werden, eine Allee aus mittel- bis großkronigen, hochstämmigen Laubbäumen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten, die Allee ist als Einfassung der Wendeschleife fortzusetzen. Es sollen insgesamt min. 50 Bäume vorgesehen werden, die vorhandenen Straßenbäume sind zu integrieren.

6.6 Auf der Verkehrsinsel innerhalb der Wendeschleife sind mindestens 8 mittelkronige, hochstämmige Laubbäume in lockeren Gruppen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

6.7 Die Verkehrsinsel innerhalb der Wendeschleife ist mit Rasen einzusäen und als artenreiche Wildblumenwiese analog zu der bisherigen Wildblumenwiese im Dreieck zwischen den Straßen "Travemünder Landstraße" und "Auf dem Baggersand" anzulegen. (§ 9 (1) Nr. 25 a BauGB)

7 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7.1 Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten mit der Bezeichnung GFL–1 bis GFL-4 zu belastenden Flächen dürfen nur wie folgt genutzt werden:

- durch die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck und die Versorgungsträger der Hansestadt Lübeck für die Verlegung und Unterhaltung von Leitungen.

7.2 Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten mit der Bezeichnung GFL-5 zu belastende Flächen darf nur wie folgt genutzt werden.

- durch die Anlieger des Grundstückes Travemünder Landstraße 300 zu Erschließungszwecken

8 Schallschutzmaßnahmen

8.1 Zum Schutz von ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen innerhalb des südlichen Baufeldes sind Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen gemäß DIN 4109, Lärmpegelbereich III vorzunehmen. (§ 9 (1) Nr.24 BauGB)

II. Baugestalterische Festsetzungen

(§ 9 (4) BauGB, §92 Landesbauordnung für Schl.-Holst. (LBO) vom 10.01.2000 (GVOBl. Schl.-Holst., S.203)

1 Werbeanlagen

1.1 Anlagen der Außenwerbung (Eigenwerbung) sind in den Gewerbegebieten nur innerhalb der durch Baugrenzen festgesetzten Flächen zulässig. Davon ausgenommen sind Einzelfirmen- und Hinweisschilder bis zu einer Größe von 6 m² und 4 m Höhe sowie Sammelhinweisschilder bis zu einer Größe von 10 m² und 6 m Höhe.

1.2 Werbeanlagen, die in keinem Bezug zu dem auf dem Grundstück befindlichen Gewerbebetrieb stehen, sind ausgeschlossen.

1.3 Werbeanlagen dürfen die jeweils gebaute Traufhöhe der Gebäude nicht überschreiten.

1.4 Werbung in den Obergeschossen und im Attikabereich ist nur in einer Länge von max. 10 m, bei Gebäuden über 30 m Länge nur bis zu einer Länge von max. 1/3 der jeweiligen Fassadenlänge zulässig.

III. Festsetzungen mit Zulässigkeit bis zum Eintritt bestimmter Umstände sowie Festsetzungen, die ab dem Eintritt bestimmter Umstände unzulässig werden

(§ 9 (2) BauGB)

1.1 Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht mit der Bezeichnung GFL-2 wird unzulässig, wenn der Regenwassersammler in den Bereich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes mit der Bezeichnung GFL-3 verlegt wurde. Dann wird eine Bebauung der Fläche im Rahmen einer Gewerbegebietsnutzung zulässig.

IV. Hinweis

Die der Satzung zugrundeliegenden DIN-Normen, Richtlinien und sonstige Normen liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

Anlage 4

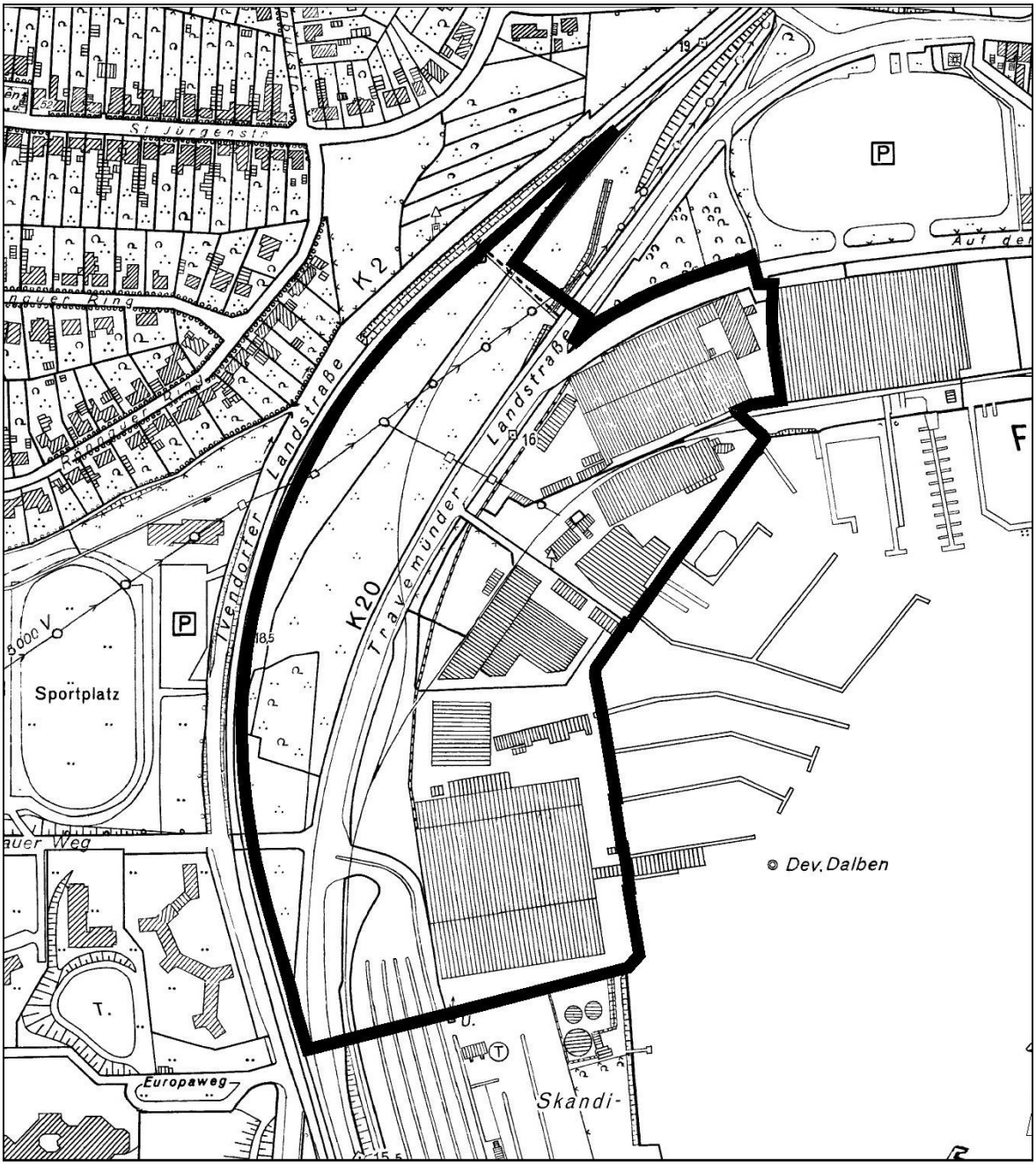
BEGRÜNDUNG
(§ 9 (8) BauGB)

zum Bebauungsplan 32.07.00 - Fischereihafen / Baggersand, Teilbereich West -

Fassung zum erneuten Satzungsbeschluss am 27.11.2025
mit Kenntlichmachung der Ergänzungen zu der am 04.03.2008 beschlossenen Fassung
(Ergänzungen siehe Seite 6 f. und Plananhang)

Übersichtsplan

Lageplan (ca. M. 1 : 5.000)



1 Städtebauliche Vergleichswerte ... 3
1.1 Flächenwerte ... 3
2 Plangebiet ... 3
2.1 Bebauungsplan ... 3
2.2 Ausgleichsflächen ... 3
3 Städtebauliche Ausgangssituation ... 4
3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung ... 4
3.2 Bisherige Festsetzungen ... 4
3.3 Entwicklungen aus anderen Planungen ... 4
3.3.1 Flächennutzungsplan ... 4
3.3.2 Landschaftsplan ... 4
3.3.3 Rahmenplan ... 4
3.3.4 Hafenentwicklung ... 5
4 Planungsgrundsätze ... 5
4.1 Planungsrecht ... 5
4.2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung ... 5
5 Inhalt der Planung ... 6
5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung ... 6
5.1.1 Art der baulichen Nutzung ... 6
5.1.2 Maß der baulichen Nutzung ... 7
5.1.3 Bauweise ... 8
5.1.4 Bedingte und befristete Festsetzungen ... 8
5.2 Hafenentwicklung ... 8
5.3 Erschließung ... 8
5.4 Stellplätze ... 9
5.5 Schifffahrt ... 9
5.6 Baugrund ... 9
5.7 Altlasten / Emissionen ... 10
5.7.1 Altlasten ... 10
5.7.2 Emissionen ... 11
5.8 Ver- und Entsorgungsmaßnahmen ... 11
5.8.1 Entwässerung ... 11
5.8.2 Versorgung ... 11
5.9 Eingriff in Natur und Landschaft, Grünflächen und Bepflanzung ... 11
5.9.1 Eingriff in Natur und Landschaft ... 11
5.9.2 Bestandsaufnahme ... 12
5.9.3 Kleingartenanlage ... 12
5.9.4 Grünordnungsplan ... 12
5.10 Gestaltungsvorschriften ... 13
5.11 Denkmalpflege / Archäologie ... 13
6 Umweltbericht ... 13
6.1 Einleitung ... 13
6.1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte der Bauleitplanung ... 13
6.1.2 Umweltschutzziele aus Fachgesetzen und Fachplänen ... 14
6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen ... 15
6.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung ... 15
6.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ... 26
6.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen ... 27
6.3 Zusätzliche Angaben ... 29
6.3.1 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen ... 29
6.3.2 Maßnahmen zur Überwachung ... 29
6.3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung ... 30
6.4 Zusammenfassende Erklärung ... 30
7 Kosten ... 31

Plananhang:

Umgebungskarte mit Immissionsorten und maßgeblichen Geräuschquellen

1 Städtebauliche Vergleichswerte

1.1 Flächenwerte

Bebauungsplangebiet:	ca. 11,8 ha
Gewerbegebiete:	ca. 9,0 ha
Bestand	ca. 8,0 ha
Neu	ca. 1,0 ha
Öffentliche Verkehrsflächen:	ca. 1,3 ha
private Grünflächen:	ca. 1,5 ha

Ausgleichsflächen

Ausgleichsfläche M-2	ca. 0,7 ha
Ausgleichsfläche M-3	ca. 0,2 ha
Ausgleichsfläche M-4	ca. 1,0 ha

2 Plangebiet

2.1 Bebauungsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen / Baggersand liegt im Stadtteil Travemünde, Gemarkung Travemünde, Flur 1 und umfasst die Flurstücke 78/8, 78/9 tlw., 78/10, 83/3, 83/6, 83/9, 83/10, 83/43, 83/51, 83/73, 83/76 tlw., 83/78, 83/82, 83/83, 83/84, 83/85, 83/88, 83/92, 83/93, 83/103 tlw., 83/105 tlw., 83/106 tlw., 83/107, 83/108, 83/109, 83/110, 83/111, 83/112, 86/3, 86/6, 86/7 und Gemarkung Rönnau, Flur 2, Flurstücke 83/2 tlw., 83/3 tlw., 63/5, 64/25.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die Grünflächen parallel zur Travemünder Landstraße und die Flurstücke 83/103 und 78/9,
- im Westen durch die Bahnlinie Lübeck – Travemünde,
- im Süden durch den Skandinavienkai und
- im Osten durch die Trave.

Der Teilbereich West des gesamten Bebauungsplanes 32.07.00 Fischereihafen / Baggersand wird als eigenständiger Bebauungsplan aufgestellt, das Verfahren ist unabhängig von den Verfahren der vorgesehenen Bebauungspläne 32.07.00 - Teilbereich Mitte - Fischereihafen / Baggersand und 32.07.00 Teilbereich Ost – Fischereihafen / Baggersand. Der Planungsbereich wurde in drei Bereiche gegliedert, die sich in ihren städtebaulichen Voraussetzungen unterscheiden und zeitlich unabhängig voneinander entwickelt werden sollen.

2.2 Ausgleichsflächen

Die Geltungsbereiche für die Ausgleichsflächen M-2, M-3 und M-4 zum Bebauungsplan 32.07.00 Teilbereich West – Fischereihafen / Baggersand liegen innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck.
Die Ausgleichsfläche M-2 befindet sich im Stadtteil Travemünde, Gemarkung Travemünde, Flur 2 und umfasst das Flurstück 493.
Die Ausgleichsfläche M-3 befindet sich im Stadtteil Moisling, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 4 und umfasst die Flurstücke 69/31 tlw., 55/1 tlw. und 38 tlw..
Die Ausgleichsfläche M-4 befindet sich im Stadtteil St. Lorenz Nord, Gemarkung Krempelsdorf, Flur 4 und umfasst das Flurstück 58/11. Die Ausgleichsfläche M-4 wird nicht im Bebauungsplan festgesetzt, da sie sich komplett im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet und bereits für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen ist.

Die Ausgleichsfläche M-2 wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch den Friedhof St Lorenz,
- im Westen durch den Gneversdorfer Weg,

- im Süden durch die Bahnstrecke Lübeck – Travemünde bzw. den Hafenbahnhof und
- im Osten durch das Grundstück Boelckestraße 3.

Die Ausgleichsfläche M-3 wird wie folgt begrenzt:
- Im Norden durch die landwirtschaftliche Nutzfläche auf dem Flurstück 65/1,
- im Westen durch das Flurstück 31/2,
- im Süden durch die Nienhüsener Straße und
- im Osten durch die kleine Gartenkoppel.

3 Städtebauliche Ausgangssituation

3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Der mittelalterliche Uferverlauf der Trave folgte der heutigen Travemünder Landstraße bis zur Kreuzung mit dem Gneversdorfer Weg. Die Grundstücke am Traveufer gehörten den Fischern, die ihre Gärten als Netzwiese und Lagerplatz nutzten. Das Traveufer in diesem Bereich bildete den historischen Fischereihafen, erst mit dem Hafenausbauplan des Lübecker Oberbaudirektors Rehder 1909 erhielt das Ufer seine heutige Form. Durch die Vertiefung der Fahrrinne Richtung Lübeck wurde Sand ausgebaggert, der die Aufschüttung des jetzigen Geländes bis zur Hafenkante ermöglichte. Es wurden neue Industrieanlagen angesiedelt und damit ein leistungsfähiger Umschlagplatz ausgebaut. Durch die allgemeine Werftenkrise und den Rückgang des Fischereiaufkommens setzte nach dem ersten Aufschwung in der Nachkriegszeit eine Umstrukturierung ein, die zu einer teilweisen Umnutzung der Flächen zu einer touristischen Hafennutzung führte.
Das Plangebiet bildet den Übergang vom intensiv genutzten Skandinavienkai zum Fischereihafen, der sich zu einem Anziehungspunkt für Touristen entwickelt hat. Die Aufstellung des Bebauungsplanes 32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen / Baggersand ist bedingt durch die planfestgestellte Erweiterung des Skandinavienkais und die damit verbundene teilweise Aufhebung der Travemünder Landstraße.

3.2 Bisherige Festsetzungen

Für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Flächen wurden bisher keine Festsetzungen im Rahmen eines Bebauungsplanes getroffen.

3.3 Entwicklungen aus anderen Planungen

3.3.1 Flächennutzungsplan

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck, der am 08.10.1990 in Kraft trat und seiner 72. Änderung vom 25.04.2007, entwickelt worden. Die Aufhebung der Travemünder Landstraße war bereits Bestandteil des ursprünglichen Flächennutzungsplanes.

3.3.2 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist Bestandteil des Fortschreibungslandschaftsplanes Skandinavienkai, die Flächen östlich der Travemünder Landstraße sind als Hafenanlagen dargestellt, die geplanten gewerblichen Bauflächen westlich davon als Grünflächen, die gemäß § 25 BNatSchG geschützt sind. Ausgenommen hiervon ist eine kleinere Fläche, die als gewerbliche Fläche dargestellt ist. Es ist vorgesehen, für die Überplanung der geschützten Flächen eine Ausnahmegenehmigung bei der unteren Naturschutzbehörde zu beantragen und den Entwurf des Fortschreibungslandschaftsplanes entsprechend ändern zu lassen.

3.3.3 Rahmenplan

Die Hansestadt Lübeck hat in den letzten Jahren an einem Rahmenplan für den gesamten Bereich der Siechenbucht und des Fischereihafens in Travemünde unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaus des Skandinavienkais gearbeitet. Die Ziele der Bereichsneuordnung, die auch für die Aufstellung des Bebauungsplanes gelten und in dieser Begründung aufgelistet sind, wurden in zahlreichen Gesprächen mit den Eigentümern und

Nutzern des Areals abgestimmt. Der Vorentwurf zum Rahmenplan wurde in Zusammenarbeit mit einem Lübecker Architekturbüro erstellt. Eine Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck ist nicht erfolgt. Der Rahmenplan sieht die Schaffung neuer gewerblicher Bauflächen und die Verschiebung der Travemünder Landstraße in westlicher Richtung vor, um Flächen zur Erweiterung der vorhandenen Gewerbegebiete östlich der Erschließung zur Verfügung zu stellen. Im Gegensatz zum Vorentwurf des Rahmenplanes, wird im vorliegenden Bebauungsplan die Straße aus Kostengründen in ihrer jetzigen Lage beibehalten. Die neu zu schaffenden Gewerbegebiete werden westlich der Straße angeordnet.

3.3.4 Hafenentwicklung

Im Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (Lübeck plant und baut, Heft 65, Juli 1998) ist die weitere potentielle Hafenentwicklung dargestellt. In Bezug auf die potentielle Entwicklung des Skandinavienkais wird auch eine sog. Fingerpier in der Siechenbucht beschrieben. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt jedoch die industrielle Hafennutzung nicht weiter in Richtung des Fischereihafens auszudehnen, um die touristische Entwicklung Travemündes nicht zu gefährden. Die Realisierung des Pierfingers ist somit nicht mehr vorgesehen. Diese Entscheidung wurde im Einvernehmen mit der Lübecker Hafengesellschaft getroffen.

4 Planungsgrundsätze

4.1 Planungsrecht

Der Bebauungsplan wird nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I. S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316) aufgestellt.

4.2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung der vorhandenen Nutzungen innerhalb des Plangebietes wie Jachthäfen bzw. Marinas, Bootswerften und andere auf Wassersport bezogene Nutzungen zu schaffen und Flächen für notwendige Erweiterungen bereitzustellen. Die mit Restnutzungen belegten, nicht optimal genutzten Grundstücke bzw. Grundstücksteile sollen städtebaulich neu geordnet und einer angemessenen Nutzung zugeführt werden. Die Festsetzungen dienen somit dem Erhalt der im Bereich des Fischereihafens ansässigen mittelständigen Betriebe. Außerdem soll eine durchgängige Wegeverbindung, soweit betrieblich möglich an der Wasserkante, bis zum Skandinavienkai geschaffen werden.

Die wirtschaftliche Nutzung Travemündes teilt sich hauptsächlich in zwei Bereiche, den Skandinavienkai mit seinen Fähranlegern und der entsprechenden landseitigen gewerblichen Nutzung und die nördlich anschließende mehr touristisch geprägte Nutzung. Das Plangebiet grenzt direkt an den Skandinavienkai an und soll eine Nutzung aufweisen, die abgestuft in verschiedene Zonen allmählich zu den sensibleren Nutzungen im Bereich des Fischereihafens überleitet.

Mit Beschluss vom 29.06.2006 (Drs. 116, Pkt. 13.10 TO) hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck unter II.1 „Fischereihafen / Baggersand“ die touristische Entwicklung mit Nutzungen im Bereich Freizeit, Sport und Kultur, Ferienbeherbergung und/oder Jugendhotel auf den privaten und öffentlichen Flächen beschlossen. Die Bereitschaft der Grundstückseigentümer zu einer solchen Entwicklung ist in mehreren Gesprächen zugesagt worden. Diese Entwicklung wäre mit erheblichen Investitionen verbunden und würde eine deutliche Stärkung des Tourismussektors für Travemünde - speziell des Fischereihafens zur Folge haben. Wesentliches Ziel ist die Stärkung und Entwicklung des wassersportbezogenen Gewerbes sowie die Ergänzung der Gebietsnutzung durch Angebote im Bereich Hotel, Gastronomie, Service und Freizeit unter Erhaltung und Verbesserung des Milieuwertes des Fischereihafens. Die Hansestadt Lübeck plant darüber hinaus auch die nord-

östlich an das Plangebiet anschließenden Flächen des Fischereihafens touristisch zu entwickeln. Die Flächen wurden bereits im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses berücksichtigt.

5 Inhalt der Planung

5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung

5.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen innerhalb der festgesetzten Gewerbegebiete die Sicherung und Entwicklung von Wassersport bezogenen Betrieben und schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Lagerhallen östlich der Bahnlinie. Die geplanten Gewerbegebiete befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck und sollen veräußert werden. Die Festsetzung der eingeschränkten Gewerbegebiete dient der Sicherung von touristischen und freizeitbezogenen Einrichtungen bzw. ermöglicht eine entsprechende Entwicklung der Flächen. Im Bebauungsplan wird geregelt, welche Art der Nutzungen in den Gewerbegebieten zulässig sind, um die vorhandene touristisch geprägte Nutzungsstruktur zu erhalten und der Nähe zur Trave Rechnung zu tragen. Die Festsetzung der Eingeschossigkeit des Gewerbegebietes GE(e)-4 gewährleistet die Errichtung von eingeschossigen Lagerhallen.
Die Gewerbegebiete GE(e)-1 bis GE(e)-4 werden als eingeschränkte Gewerbegebiete festgesetzt, die Einschränkung bezieht sich auf einen mamimal zulässigen Schalleistungspegel. Die Beschränkung der zulässigen Lärmwerte ist erforderlich, um die Wohnbebauung westlich des Plangebietes vor unzumutbaren Lärmimmissionen zu schützen. Bereits im gültigen Flächennutzungsplan sind die gewerblichen Bauflächen als emissionsarm dargestellt. Die Gewerbegebiete, die sich in näherer Nachbarschaft zu dem Wohngebiet im Bereich des Teutendorfer Weges befinden, werden derart gestaltet, dass dort nur nicht wesentlich störende gewerbliche Nutzungen zugelassen werden können.
Das Gewerbegebiet wird durch eine teilgebietsbezogen differenzierte Festsetzung immissionswirksamer flächenbezogener Schallleistungspegel (IFSP) hinsichtlich des Emissionsverhaltens der in den Teilgebieten jeweils zulässigen Betriebe eingeschränkt und gegliedert. Bezugsfläche, auf die sich die festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel beziehen, ist dabei jeweils die Fläche der festgesetzten Teilgebiete GEe1 bis GEe4 bzw. die Flächen der in den Teilgebieten liegenden Betriebsgrundstücke (IFSP = Schallleistungspegel je Quadratmeter Grundstücksfläche).

Bei der Gliederung handelt es sich nicht um eine rein planinterne Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO (Gliederung nach den Eigenschaften [hier Lärmemissionen] von Betrieben und Anlagen), sondern darüberhinausgehend um eine plangebietsübergreifende Gliederung der Gewerbegebiete auf Gemeindeebene auf der Grundlage von § 1 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. Satz 1 Nr. 2 BauNVO. Eine solche Festsetzung ist möglich, da im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck für andere gewerblich genutzte Flächen Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO ohne Emissionsbeschränkungen festgesetzt sind: Das im Bebauungsplan 23.07.00 – Roggenhorst / Hofkamp – ohne Emissionsbeschränkungen festgesetzte Gewerbegebiet[1] soll auch künftig keinen Einschränkungen hinsichtlich des Emissionsverhaltens der dort zulässigen Gewerbebetriebe unterliegen. Es übernimmt in Bezug auf die in dem Bebauungsplan 32.07.00 – Fischereihafen/ Baggersand bzw. festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiete (GEe1 bis GEe4) (auch künftig) die Funktion eines (externen) Ergänzungsgebietes. Diese Festlegung ist auch Gegenstand des Beschlusses zur Heilung des Bebauungsplans 32.07.00.

[1] Die durch den Änderungsbebauungsplan 23.07.02 vorgenommene Beschränkung von Einzelhandelsbetrieben im Gewerbegebiet stellt keine Gliederung nach den Emissionseigenschaften der Betriebe gemäß § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO dar, sondern den Ausschluss bestimmter Einzelhandelsbetriebe aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Versorgungszentren.

Im Rahmen von Genehmigungsverfahren (Baugenehmigung oder immissionsschutzrechtliche Genehmigung) sind zum Nachweis der Einhaltung der o.g. Festsetzungen Schallimmissionsprognosen für die jeweils maßgebenden Einwirkungsbereiche zu erstellen. Die Immissionsprognosen sind gemäß schalltechnischer Untersuchung zu diesem Bebauungsplan (Lairm Consult, Projekt-Nr. 05007, Stand 28.09.2005) wie folgt durchzuführen:

1. Ableitung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile aus den festgesetzten maximal zulässigen immissionswirksamen Schallleistungspegeln mit Hilfe einer Ausbreitungsrechnung nach DIN ISO 9613-2 [2] (unter Berücksichtigung der meteorologischen Korrektur mit einer repräsentativen Windstatistik für Lübeck-Travemünde, ohne Berücksichtigung weiterer Abschirmungen sowie Reflexionen im Plangeltungsbereich, Lärmquellenhöhe 1 m über Gelände, Immissionspunkthöhe jeweils für das oberste Geschoss der nächstgelegenen Wohnbebauung);
2. Durchführung einer betriebsbezogenen Schallimmissionsprognose auf Grundlage der TA Lärm mit dem Ziel, die unter 1.) ermittelten maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile für den betrachteten Betrieb zu unterschreiten.

Für die Immissionsprognose sind gemäß der schalltechnischen Untersuchung für den Bebauungsplan 32.07.00 folgende Immissionsorte zu berücksichtigen und mit den nachfolgend genannten baugebietsbezogenen Schutzansprüchen (in Klammern) in die Berechnungen einzustellen.

IO 01	Vorderreihe 22a (WA)
IO 02	Jahrmarktstraße 1 (WA)
IO 03	Auf dem Baggersand 26 (WA)
IO 04	An der Bäk 2 (WA)
IO 05	St.-Jürgen-Straße 8 und 12 (WA)
IO 06	Rönnauer Weg 13–19, ungerade (WA)
IO 7.1/7.2	Rönnauer Weg 2-8 (WA)
IO 8	Rönnauer Weg 1 (WA)
IO 9	Rönnauer Weg 10 (WR)
IO 10	Ostseestraße 2 (WA)
IO 11	Altenpflegeheim Ostseestraße 6-8 (WR)
IO 12	Seniorenwohnheim Mecklenburger Landstraße 2-12 (WR)
IO 13	Ferienwohnanlage Alte Werft 6-46 (WR)

Die Lage der Immissionsorte ist der Kartendarstellung der lärmtechnischen Untersuchung zu entnehmen, die der Begründung als Plananhang beigefügt ist.
Sofern die Beurteilungspegelanteile für eine konkrete Planung innerhalb des Plangeltungsbereiches an den maßgebenden Immissionsorten um 10 dB(A) und mehr unterhalb der jeweils geltenden Immissionsrichtwerte liegen, befinden sich die maßgebenden Immissionsorte gemäß TA Lärm nicht mehr im Einwirkungsbereich des Vorhabens. In diesem Fall kann auf die Einhaltung der Emissionsbeschränkungen verzichtet werden.

5.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung für die Gewerbegebiete GE(e)-2 und GE(e)-3 liegt mit einer GRZ von max. 0,75 knapp unter den Höchstwerten der Baunutzungsverordnung. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung für das Gewerbegebiet GE(e)-4 ist entsprechend der Überbauungsmöglichkeiten mit einer GRZ von 0,5 festgesetzt. Für das Gewerbegebiet GE-1 besteht keine Überbauungsmöglichkeit.

[2] Die DIN ISO 9613-2 liegt in den Räumen, in denen auch in den Bebauungsplan und in diese Begründung Einsicht genommen werden kann (Mühlendamm 10-12 in 23552 Lübeck) zur Einsicht bereit. Gleiches gilt für die DIN 4109, auf die in der textlichen Festsetzung 8.1 Bezug genommen wird, sowie für die DIN 18.005. Auf die mögliche Einsichtnahme in diese Normen und sonstigen Regelwerke wird in Teil B – Text – des Bebauungsplans hingewiesen.

5.1.3 Bauweise

Für die Gewerbegebiete GE(e)-1 bis GE(e)-4 wurde eine abweichende Bauweise festgesetzt, die besagt, dass die Baukörperlängen 50 m überschreiten dürfen, die in der Landesbauordnung vorgeschriebenen Grenzabstände (GE 0,25 H, min. 3,0 m) jedoch einzuhalten sind.

Innerhalb des Gewerbegebietes GE(e)-2 befinden sich Ferienhäuser, die als künftig wegfallende Gebäude gekennzeichnet sind, die Häuser sind bauordnungsrechtlich nicht genehmigt und lassen sich mit dem Gebietscharakter GE(e) nicht vereinbaren.

5.1.4 Bedingte und befristete Festsetzungen

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verläuft im Bereich des Flurstückes 83/111, Auf dem Baggersand 7 ein Regenwassersammler, der künftig verlagert werden soll. Bis zur Verlagerung des Regenwassersammlers wird er durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gesichert, nach der Verlagerung gilt die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes.

5.2 Hafenentwicklung

Für das Betriebsgelände der Marina Baltica gibt es von Seiten der Eigentümer Nutzungsvorstellungen das Gelände zu einem Fährterminal auszubauen. Nach dem derzeitigen Wissenstand der Hansestadt Lübeck, müsste dazu das Gelände in die Trave hinein erweitert und durch eine Lärmschutzwand - nach einer vorläufigen Lärmprognose - von 5,0 m Höhe zu den nördlich und westlich angrenzenden Nutzungen abgeschirmt werden. Die Erschließung müsste vom Skandinavienkai aus erfolgen. Diese Nutzungsvorstellungen widersprechen den städtebaulichen Zielen der Entwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck, nach denen ein weiteres Heranrücken des Hafenumschlags an den Bereich Fischereihafen nicht vorgesehen ist. Die städtebauliche Entwicklung der privaten und öffentlichen Flächen beidseits der Straße Auf dem Baggersand mit vorrangig touristischen Nutzungen (Hotel, Ferienbeherbergung, Freizeit, Sport- und Kultureinrichtungen) soll eine deutliche wirtschaftliche Stärkung Travemündes als Seeheilbad bewirken. Eine weiter heranrückende Hafennutzung ist mit diesen Entwicklungszielen nicht vereinbar. Auch im Rahmen der Lärmminderungsplanung für die Hansestadt Lübeck soll zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung in Travemünde ein weiteres Heranrücken der industriellen Hafennutzung vermieden werden. Aus diesem Grund sind in den Bebauungsplan auch Beschränkungen zu den zulässigen Schallleistungspegeln eingeflossen. Wirtschaftlich erscheint ein wie im Bebauungsplanentwurf vorgesehenes Gewerbegebiet, mit dem vorgesehenen Nutzungskatalog bezogen auf eine Sportboot- und Fischereihafennutzung durchaus tragbar. Es wurden von mehreren Betrieben Interesse an entsprechenden Flächen bekundet. So benötigt die nördlich angrenzende Bootswerft dringend Erweiterungsflächen, um ihren Betrieb auch in Zukunft aufrecht erhalten zu können.

5.3 Erschließung

Im Planfeststellungsverfahren zur Hafenflächenerweiterung Skandinavienkai und im Vorentwurf zum Rahmenplan Fischereihafen Travemünde ist die Entwidmung, Aufhebung und der Rückbau der Travemünder Landstraße, K 20 genannt. Die Erschließung der Hafenflächen des Skandinavienkais erfolgt danach ausschließlich über das „Südgate“ das über die K 20, direkt an die B 75 und damit an das überörtliche Fernstraßennetz angeschlossen ist. Der Abschnitt der Travemünder Landstraße / K 20 der durch die Hafen-/ bzw. Gewerbeflächen des Skandinavienkais führte, wurde entsprechend den Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck aufgehoben. Der Abschnitt der Travemünder Landstraße ist ab dem 01.01.2006 bis zur Straße Auf dem Baggersand nur noch Gemeindestraße und in der Baulast der Hansestadt Lübeck, der Abschnitt Auf dem Baggersand bis zum Gneversdorfer Weg wird zur K 13 umbenannt. Die Erschließung des Fischerhafens erfolgt nur noch über die Travemünder Landstraße/ Auf dem Baggersand/ Gneversdorfer Weg/ B 75. Dadurch wird der Ortskern Travemündes, der

durch touristische Nutzungen und Wohnen geprägt ist, vom hafenbezogenen Schwerlastverkehr entlastet, was sich insbesondere bezüglich der Immissionen auch positiv auf das naheliegende Wohngebiet „Teutendorfer Weg“ auswirkt.
Die Hansestadt Lübeck plant vor dem Hintergrund der geänderten Verkehrsführung eine städtebauliche und verkehrliche Neuordnung zwischen der Hafengrenze und der Altstadt Travemündes sowie der Siechenbucht und der Bahnlinie Lübeck – Travemünde. Die geplanten verkehrlichen Änderungen ermöglichen weiterhin die Erschließung der vorhandenen sowie der geplanten Gewerbegebiete. Der Verkehr wird, wie im Vorentwurf zum Rahmenplan Fischereihafen dargestellt, über den Parkplatz „Baggersand“ geführt. Im Bereich des Skandinavienkais ist ein Wendeplatz mit einer Bushaltestelle vorgesehen, die über einen Fußgänger- und Radfahrertunnel in Verlängerung des Europaweges mit dem neuen Bahnhaltepunkt „Lübeck - Skandinavienkai“ in Höhe des Pommernzentrums verknüpft ist.
Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des § 42 Personenbeförderungsgesetzes wird über eine Sondertrasse mit Zufahrtsregelung zum Hafengebiet „Skandinavienkai“ geführt. Auf dieser Sondertrasse können auch genehmigte Fahrten mit Sonderfahrzeugen außerhalb der StVO und StVZO mit Zufahrtsgenehmigung zum Hafengebiet abgewickelt werden, außerdem ist die Nutzung der Sondertrasse für Brandbekämpfungs- und Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr erforderlich. Der übrige Verkehr hat keine Zufahrtsmöglichkeit zum Hafengebiet „Skandinavienkai“. Die Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV entspricht den Standards des 2. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP). Bushaltestellen befinden sich im Bereich des ehemaligen Nordgates

Für Fußgänger und Radfahrer soll eine Verbindung von der Nordermole, entlang der Trave, der Vorderreihe und dem Fischereihafen bis zum Pommernzentrum entstehen. Da sich die Flächen im Uferbereich der Trave südlich des Fischereihafens in Privatbesitz befinden und betriebsbedingt nicht für eine Fuß- bzw. Radwegeverbindung geeignet sind, werden Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich parallel zur Travemünder Landstraße geführt. Im Rahmen der Erweiterung des Skandinavienkais ist ein Fuß- und Radwegetunnel in Verlängerung des Europaweges zum Pommernzentrum gebaut worden.

Die Befahrbarkeit der Grundstückszuwegungen zu Gebäuden, hier insbesondere Lagerhallen, Betriebe und Hafen sind als Feuerwehrzufahrten gem. DIN 14090 vorzusehen.

5.4 Stellplätze

Westlich der Travemünder Landstraße sind drei Stellplatzanlagen vorgesehen, zwei Stellplatzanlagen sind dem Gewerbegebiet GE(e)-4 und eine der Kleingartenanlage zugeordnet. Die öffentlichen Parkplätze werden im Bereich der Wendeanlage und in der Travemünder Landstraße untergebracht. Es sollen 20 öffentliche Parkplätze hergestellt werden.

5.5 Schifffahrt

Das Plangebiet grenzt an eine Bundeswasserstraße. Deshalb dürfen Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art gemäß § 34 (4) WaStrG nicht zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen führen. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck zur Stellungnahme vorzulegen.
Durch die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe innerhalb des Sichtwinkels des Richtfeuers Siechenbucht soll eine Abdeckung des Richtfeuers ausgeschlossen werden.

5.6 Baugrund

Das Baukontor Dümcke GmbH hat im November 2005 eine Baugrunduntersuchung und -beurteilung auf der Fläche zwischen den Kleingärten und der Travemünder Landstraße durchgeführt. Aufgrund der festgestellten inhomogenen Zusammensetzung der Auffüllungen und der starken Verformbarkeit der Organschichten ist bei einer Flachgründung der

Gebäude mit Setzungen im Dezimeterbereich zu rechnen. Im Bodengutachten wird daher empfohlen, für die geplanten Hallen eine Tiefgründung auf Pfählen vorzunehmen.

5.7 Altlasten / Emissionen

5.7.1 Altlasten

Die Grundstücke Travemünder Landstraße 300, 302, 304 und Auf dem Baggersand 17 in Travemünde werden seit langem gewerblich genutzt. Auf Grund dieser Nutzung besteht ein Altlastenverdacht. Eine diesbezügliche historisch-deskriptive Erfassung, bei der auch die Flächen westlich der Travemünder Landstraße Berücksichtigung fanden, wurde von einem Ingenieurbüro durchgeführt. Als Ergebnis der Erfassung wurden 46 Verdachtsflächen kartiert. Basierend auf den ermittelten Kontaminationsverdachtsflächen wurde ein Konzept als Grundlage für die erforderlichen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung entwickelt. Da sich die Kontaminationsverdachtsflächen mit Ausnahme des Containerstellplatzes und eines ehemaligen Schuttplatzes westlich der Travemünder Landstraße auf Flächen befinden, die gewerblich genutzt werden und bebaut oder versiegelt sind, ist eine weitergehende Untersuchung aller Verdachtsflächen zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Daher wurden die Verdachtsflächen vom Gutachter in drei Kategorien eingeteilt: Für die Flächen der Kategorie A besteht ein dringender Erkundungsbedarf, da stichhaltige Hinweise auf Boden und/oder Grundwasserverunreinigungen vorliegen; Kategorie B kennzeichnet einen angezeigten Erkundungsbedarf, da die historisch-deskriptive Erfassung Hinweise auf Boden und/oder Grundwasserverunreinigung ergeben hat; bei Kategorie C handelt es sich um Kontaminationsverdachtsflächen für die ein Erkundungsbedarf nur im Rahmen von geplanten Bau- und Erdbaumaßnahmen besteht. Für die Kontaminationsverdachtsflächen der Kategorien A und B ist im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes aufbauend auf die historisch-deskriptive Erfassung eine Gefährdungsabschätzung zu erstellen. Die Altlastenverdachtsflächen der Kategorie C sind in den Bauleitplänen entsprechend gekennzeichnet, hier sind Untersuchungen im Rahmen künftiger Bau- bzw. Erdbaumaßnahmen vorzunehmen bzw. sind die Arbeiten von einem Fachgutachter zu begleiten. Ausgenommen davon sind die Verdachtsflächen westlich der Travemünder Allee, hier sind die umwelttechnischen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung bereits erfolgt, da auf den Flächen zukünftig eine bauliche Nutzung vorgesehen ist.

Für die weitergehenden Untersuchungen der Altlastenverdachtsflächen ist in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck eine orientierende Gefährdungsabschätzung beauftragt worden. Die Untersuchungen haben bisher nur im Bereich des gewerblich genutzten Grundstückes auf dem Baggersand 17 schädliche Bodenveränderungen nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz ergeben von denen eine Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Mensch, Boden-Grundwasser und Boden-Nutzpflanze ausgeht. Die Untersuchung für ein Grundstück aus dem Planungsgebiet konnte nicht erfolgen, da der Grundstückseigentümer sein Einverständnis verweigert hat. Außerdem konnten im Gebäudebereich auf dem Baggersand 17 Kontaminationsverdachtsflächen aufgrund von vorhandener Bebauung nicht untersucht werden, dies ist im Rahmen etwaiger Bau- oder Erdbaumaßnahmen nachzuholen. Bezüglich der schädlichen Bodenverunreinigungen auf dem Grundstück Baggersand 17 wird vom Gutachter empfohlen im Rahmen einer Sanierungsuntersuchung die Bodenbelastungen vollständig einzugrenzen. Die Kontaminationsflächen sind in der Planzeichnung zum Bebauungsplan gekennzeichnet worden.

Unabhängig davon, dass auf den Flächen westlich der Travemünder Landstraße keine schädlichen Bodenveränderungen festgestellt wurden, müssen die Sedimente des oberflächennahen Auffüllungshorizont des Containerstellplatzes auf Grund der ermittelten PAK-Gehalte im Rahmen von Erdbaumaßnahmen abfalltechnisch gesondert behandelt werden.

5.7.2 Emissionen

In der Umgebung des Plangebietes sind die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bereits durch den Skandinavienkai überschritten. Durch die Verlegung der Zufahrt (Nordgate) werden zwar die Verkehrsmengen und damit auch die Immissionen verringert, es verbleiben aber Überschreitungen im Bereich Rönnauer Weg, Pommernzentrum und Vorderreihe, somit sind zusätzliche Immissionen durch das Plangebiet auszuschließen. Die zusätzlichen Immissionsanteile aus der Nutzung der Gewerbeflächen dürfen die Situation folglich nicht verschlechtern. Im Sinne der TA-Lärm ist dies gegeben, wenn die Beurteilungspegel die Richtwerte um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Dies wird durch die Festsetzung von flächenbezogenen immissionswirksamen Schalleistungspegeln im Bebauungsplan erreicht. Die Untersuchungen zum Immissionsschutz sind detailliert im Umweltbericht dargestellt.

5.8 Ver- und Entsorgungsmaßnahmen

5.8.1 Entwässerung

Die geplanten Gewerbegrundstücke östlich der Travemünder Landstraße sind regenwassertechnisch neu anzubinden, die Anbindung soll, das Einverständnis der Eigentümer vorausgesetzt, über die vorhandenen Grundstücke an der Uferkante der Trave erfolgen.
Im Bereich der geplanten gewerblichen Bauflächen östlich der Travemünder Landstraße befindet sich die Regenwasservorflut der Travemünder Landstraße, die zur Realisierung der gewerblichen Bauflächen umgelegt werden muss.
Die Rönnau als Regenwasserhauptsammler kreuzt das Plangebiet und mündet im Bereich des Flurstückes 83/86 in die Trave. Die Lage des Hauptsammlers ist durch ein Leitungsrecht im Bebauungsplan gekennzeichnet.
Durch die Baufelder des westlich der Travemünder Landstraße vorgesehenen gewerblichen Baugebietes wird teilweise ein vorhandener Graben überplant. Die Planungen zur Aufhebung bzw. Verlegung des Grabens sind von einem Ingenieurbüro erstellt und mit den zuständigen Dienststellen der Hansestadt Lübeck abgestimmt worden. Voraussichtlich ist ein Wasserrechtsantrag nach WHG und/oder LWG bei der unteren Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck zu stellen.
Der innerhalb der Verkehrsflächen der Travemünder Landstraße verlaufende Regenwasserkanal kann beibehalten werden. Im weiteren Verlauf kreuzt der Regenwasserkanal das Flurstück 83/111, wobei er unter einer bestehenden Halle verläuft. Vorerst kann der Kanal dort verbleiben. Zukünftig soll er jedoch aus dem künftigen Baufeld in den Bereich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes GFL-3 verlegt werden.

5.8.2 Versorgung

Die Versorgung des Baugebietes mit Wasser und Elektrizität im üblichen Rahmen ist aus dem Bestand der Versorgungssysteme in der Travemünder Landstraße möglich. Eine Gasversorgung besteht dort nicht und ist z.Zt. auch nicht vorgesehen. Bei entsprechender Nachfrage könnte aber eine Gasversorgung in Abstimmung mit unserem Netzanschlussbüro angeboten werden. Weiterhin ist in Teilbereichen eine Verstärkung bzw. Neuverlegung der Elektrizitätsversorgung erforderlich.
Sollten im Zusammenhang mit der Errichtung des Wendehammers Leitungsumlegungen der verschiedenen Versorgungssysteme erforderlich werden, sind diese vom Veranlasser zu tragen.

5.9 Eingriff in Natur und Landschaft, Grünflächen und Bepflanzung

5.9.1 Eingriff in Natur und Landschaft

Die Schaffung der neuen Bauflächen stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Im parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes entwickelten Grünordnungsplan sind aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme und Bewertung die durch den Bebauungsplan zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich der möglichen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen untersucht worden. Als Ergebnis der

Untersuchungen zum GOP wurde auf Grund der Hochwertigkeit der Flächen aus naturschutzfachlicher Sicht und des sich daraus ergebenden hohen Ausgleichbedarfs die Größe des geplanten Gewerbegebietes reduziert.

Trotz der Reduzierung der Flächengröße müssen nach §25 LNatSchG geschützte Biotopflächen in Anspruch genommen werden. Für die Inanspruchnahme geschützter Biotopflächen ist im Rahmen des B-Planverfahren eine Ausnahme gemäß § 64 (2) LNatSchG zu beantragen. Über die Zulassung dieser Ausnahme entscheidet die Untere Naturschutzbehörde.

Die Zielvorstellungen und die Aussagen des GOP sind weitgehend in den Bebauungsplan übernommen worden. Die Inhalte des GOP werden im Umweltbericht detailliert dargestellt.

5.9.2 Bestandsaufnahme

Zur Abschätzung der naturräumlichen Wertigkeit des Plangebietes und als Grundlage für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wurde eine Bestandsaufnahme für die vorrangig eingriffsrelevanten Teilbereiche im Bebauungsplangebiet erstellt. Die Bestandsaufnahme konzentriert sich auf die bisher unbebauten Teilflächen des Plangebietes. Im Vordergrund der Untersuchung stand die Bewertung der Vegetation und der Tierlebensräume.

Die Kartierung der Fauna wurde von einem Diplom-Biologen durchgeführt, der Untersuchungsumfang umfasst die Erfassung der Fledermäuse sowie Potentialanalysen für Vögel, Tagfalter bzw. Heuschrecken und Reptilien.

5.9.3 Kleingartenanlage

Die Kleingartenanlage zwischen den geplanten gewerblichen Bauflächen westlich der Travemünder Landstraße und der Bahnlinie wird unverändert in den Bebauungsplan übernommen. Die einzelnen Kleingärten sind insgesamt verpachtet und in einem gepflegten Zustand. Durch die geplante veränderte Verkehrsführung wird die momentan teilweise erhebliche Belästigung durch Straßenverkehrslärm verringert.

5.9.4 Grünordnungsplan

Es ist davon auszugehen, dass die Überbauung im Bereich des vorhandenen Gewerbegebietes östlich der Travemünder Landstraße unverändert bestehen bleibt. Die Aussagen des Grünordnungsplanes konzentrieren sich daher auf die neu hinzukommenden Flächen westlich der Travemünder Landstraße und auf die Straße selbst.
Im Rahmen der Aufstellung des Grünordnungsplanes wurden folgende Ausgleichsflächen ermittelt:
Die Ausgleichsfläche M-2 befindet sich nordöstlich zum Bebauungsplangebiet. Es handelt sich um einen Bereich am Bahnhof "Travemünde-Hafen".

Die Ausgleichsfläche M-3 befindet sich in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten im Süden Lübecks. Die Hühnerbek, ein Gewässer II. Ordnung, verläuft dort nordwestlich der Ortslage Moorgarten und mündet bei Nienhüsen in die Grienau. Als Ausgleich für den Eingriff in den inzwischen aufgehobenen Graben zwischen der Travemünder Landstraße und der Kleingartenanlage Siechenbucht wird die Hühnerbek im Abschnitt zwischen dem Brandenweg bis ca. 100 m westlich der Nienhüsener Straße entrohrt und renaturiert.
Die Ausgleichsfläche M-4 liegt im Stadtteil St. Lorenz Nord in der Siedlung Dornbreite. Die Fläche wird ackerbaulich genutzt und ist von Kleingärten, einer Ackerfläche, der Autobahn A1 und der Flutgrabenniederung umgrenzt. In diesem Bereich befinden sich weitere Ausgleichsflächen mit dem Ziel, eine offene Wiesen- und Weidenlandschaft mit eingestreuten Sukzessionsflächen sowie Gehölzstrukturen zu entwickeln.
In ihrer Lage und Qualität sind die Eingriffsflächen in Travemünde und die Flächen am Steinrader Damm in etwa vergleichbar. Beide liegen relativ isoliert und sind teilweise durch

angrenzende Verkehrsflächen vorbelastet. Das Areal am Steinrader Damm weist jedoch durch die Verbindung zu anderen Ausgleichsflächen wesentlich höhere Qualitäten für den Arten- und Biotopschutz auf.

Die Ausgleichsflächen M-2 und M-3 sind im Bebauungsplan als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt.
Die Ausgleichsfläche M-2 ist derzeit in Besitz des Bundeseisenbahnvermögens und wird von der Hansestadt Lübeck, Bereich Liegenschaften angekauft.
Die Ausgleichsfläche M-3 Niendorf-Moorgarten befindet sich teilweise im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Lediglich das Flurstück 69/31 ist in Privatbesitz. Das Einverständnis der Eigentümer für die vorgesehene Maßnahme liegt vor.
Die Ausgleichsfläche M-4 ist komplett in Besitz der Hansestadt Lübeck, eine planungsrechtliche Sicherung der Flächen ist nicht erforderlich, da die Stadt sich durch Selbstbindung verpflichtet die Maßnahmen entsprechend den Vorgaben aus dem GOP umzusetzen.

Die im GOP dargestellten Ausgleichsflächen und –maßnahmen sind in ihrem Umfang und ihrer Qualität geeignet, eine ausreichende Kompensation für die mit dem Bauvorhaben verbundenen qualitativen und quantitativen Eingriffe zu erbringen.

5.10 Gestaltungsvorschriften
Durch die Festsetzung bezüglich der Werbeanlagen in den Gewerbegebieten soll eine angemessene Gestaltung insbesondere der Flächen angrenzend an die Erschließungswege erreicht werden.

5.11 Denkmalpflege / Archäologie
Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich Teile des historischen Fischereihafens Travemünde. Bei Eingriffen in den Boden ist mit archäologisch relevanten Funden und Befunden aus dem Mittelalter und der frühen Neuzeit ebenso zu rechnen wie mit Einzelfunden aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit.
Bei allen Bodeneingriffen innerhalb des Plangebietes ist die rechtzeitige Information der Archäologischen Denkmalpflege, Bereich Archäologie der Hansestadt Lübeck zwingend erforderlich.

6 Umweltbericht

Da der Bebauungsplan 32.07.00 Teilbereich West Fischereihafen / Baggersand nach dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 24.06.2004 entwickelt wird, ist für die Belange des Umwelt- und Naturschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen und ein Umweltbericht zu erstellen.

6.1 Einleitung

6.1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes
Die Aufstellung des Bebauungsplanes im Bereich Fischereihafen/ Baggersand erfolgt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung am südlichen Ortsrand Travemündes sicher zu stellen. Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist durch die geplante Verlegung der Kreisstraße 20 (Travemünder Landstraße) aus dem Hafengebiet erforderlich geworden. Aus Travemünde kommend enden die öffentlichen Verkehrsbeziehungen künftig sozusagen als Sackgasse vor dem Hafengelände des Skandinavienkais.
Den Schwerpunkt der Festsetzungen des Bebauungsplanes 32.07.00 Fischereihafen / Baggersand – Teilbereich West bildet die Schaffung bzw. Absicherung des Planungsrechtes insbesondere für die Erhaltung bzw. Errichtung von hafennahen Gewerbeflächen.

6.1.1.1 Plangebiet und Prüfung alternativer Standorte

Das Plangebiet reicht vom Skandinavienkai bis zur Grünfläche auf dem Flurstück 83/103 bzw. der Lagerhalle auf dem Flurstück 83/97, die westliche und östliche Begrenzung bilden die Bahnlinie Lübeck – Travemünde und die Uferlinie der Trave.

Die Untersuchung eines alternativen Standortes ist nicht erfolgt, da es sich hauptsächlich um eine Planung im Bestand handelt. Der Bereich muss durch die veränderte Verkehrsführung neu geordnet werden, die Anordnung der zusätzlichen gewerblichen Bauflächen hängt unmittelbar mit der erforderlichen Neuordnung zusammen und würde an einem anderen Standort keinen Sinn machen. Die Nutzung einer vorhandenen Straße für eine beidseitige Bebauung bietet sich auch im Hinblick auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden an. Die neu geplanten Gewerbeflächen, die insbesondere für Bootslagerhallen genutzt werden sollen, müssen aus betrieblichen Gründen in unmittelbarer Nähe zu den Bootswerften angeordnet werden, da sie Erweiterungsflächen für diese darstellen.

6.1.1.2 Bedarf an Grund und Boden

Flächenwerte:

Bebauungsplangebiet:	ca. 12,0 ha
Gewerbegebiete:	ca. 8,1 ha
Öffentliche Verkehrsflächen:	ca. 1,6 ha
Grünflächen:	ca. 2,3 ha

Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt rund 12 Hektar. Der Anteil der neu zu versiegelnden Flächen beträgt insgesamt ca. 2,8 Hektar. Es sind gem. § 25 LNatSchG besonders geschützte Biotope betroffen.

6.1.2 Umweltschutzziele aus Fachgesetzen und Fachplänen

6.1.2.1 Fachgesetze

Der Umweltbericht erfordert die Darstellung der für die Berücksichtigung der Umweltziele relevanten Fachgesetze. Nach §1 (6) Nr.7 BauGB sind Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen, nach § 1a BauGB sind die umweltschützenden Belange in die Bauleitplanung einzustellen und nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind schädliche Umwelteinwirkungen auszuschließen. Den faunistischen Bestandserhebungen liegen folgende Gesetze zugrunde: § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatschG – Vorkommen und Betroffenheit streng geschützter Arten und § 19 Abs. 3 BNatschG – Hinweise zur Abwägung. Außerdem ist gemäß § 21 BNatSchG über die Vermeidung den Ausgleich und über den Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn auf Grund der Aufstellung und Änderungen von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Es ist der § 25 LNatSchG zu beachten, da entsprechend geschützte Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorkommen. Den Untersuchungen zu Bodenverunreinigungen bzw. Altlasten liegen die Prüf- und Maßnahmewerte der BBodenSchG zu Grunde. Die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Grünordnungsplanes ist generell im Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) verankert. Gemäß § 9 (1) LNatSchG sind die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Landschaftsplänen flächendeckend darzustellen.

6.1.2.2 Fachpläne

Es sind Informationen des Fortschreibungslandschaftsplanes zur Erweiterung des Skandinavienkais in den Umweltbericht eingeflossen. Der faunistischen Bestandsaufnahme liegen folgende Fachplanungen zugrunde: Umweltplanung Skandinavienkai 2000 und das Flora-, Fauna- Gutachten des Landschaftsarchitekturbüros Kühlert ter Balk, Lübeck.

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

6.2.1.1 Art und Umfang

Die, dem Umweltbericht zugrundeliegende landschaftsplanerische Bestandsaufnahme bezieht sich auf die unbebauten Flächen des Plangebietes, da nur hier eine Beeinträchtigung der Flora und Fauna zu erwarten ist.

Die Bilanz aus dem GOP beschränkt sich ebenfalls nur auf die Flächen, bei denen sich Planung und Bestand unterscheiden. Dabei handelt es sich auf der westlichen Straßenseite um die Flächen zwischen der Travemünder Landstraße und den Dauerkleingärten entlang der Bahnlinie und auf der östlichen Straßenseite um den Grünstreifen entlang der Straße sowie das ehemalige „Nordgate“. Das eingriffsrelevante Gebiet umfasst ungefähr 2,8 ha.

Die eingriffsrelevanten Flächen zwischen der Travemünder Landstraße und den Kleingärten an der Bahnlinie sollen für Bootslagerhallen u. ä. genutzt werden, d.h. die festgesetzten Gewerbegebiete werden nahezu vollständig versiegelt. Das betrifft Ruderal- und Gehölzflächen sowie teilweise auch einen zumindest temporär wasserführenden Graben.

Die Kartierung der Fauna wurde von einem Diplom-Biologen durchgeführt; Inhalt der Untersuchung ist eine Teilerfassung der Fledermäuse und eine Potentialanalyse für die Arten Vögel, Tagfalter bzw. Heuschrecken, Reptilien und Amphibien. Die Erfassung der Fledermäuse wurde als Kartierung mit erweiterter Potentialanalyse durchgeführt. Bei der Bestandskartierung konnte teilweise auf Informationen zur Biotopausstattung zurückgegriffen werden, die bereits aus anderen Bauvorhaben vorlagen.
Die Untersuchungen zu möglichen Altlasten beziehen sich auf den gesamten Flächenumgriff, da insbesondere auf den langfristig gewerblich genutzten Flächen ein Altlastenverdacht besteht.

Bei der schalltechnischen Untersuchung wurden zusätzlich zum Plangebiet auch der Skandinavienkai, die dazugehörigen Gewerbegebiete und die angrenzenden Wohngebiete mit einbezogen.

6.2.1.2 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

Gemäß § 2 (4) BauGB ist bei der Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter der Umwelt in einem Umweltbericht erforderlich. Der Untersuchungsrahmen wurde im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden abgestimmt, Schwerpunkte des Umweltberichtes stellen die Untersuchung der vorhandenen Flora und Fauna sowie die Auswirkungen des erweiterten Skandinavienkais auf das Plangebiet dar. Umweltfachliche Ziele sind insbesondere die Zonierung der Nutzung von Hafennutzung über gewerbliche bzw. eingeschränkte gewerbliche Nutzung zu Wohnnutzung und die Einschätzung des Potentials bezüglich Flora und Fauna.

Die folgende Liste zeigt welche Schutzgüter durch die Planung betroffen sind:

	Schutzgüter	ja		Erläuterung
Auswirkungen der Planung	Menschen	ja		umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt
	Tiere	ja		Auswirkungen auf Tiere. Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt
	Pflanzen	ja		
	Boden	ja		
	Wasser	ja		

	Klima	ja		
	Landschaft	ja		
	Biologische Vielfalt	ja		
	Kulturgüter	ja		umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter
	Sachgüter	ja		
	Wechselwirkungen	ja		Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern
Umweltaspekte	Bodenschutzklausel	ja		Bei der Umweltfolgenabschätzung sind die Umweltaspekte wie sparsamer Umgang mit Grund und Boden, Vorrang der Innenentwicklung und die Umwidmungssperrklausel zu berücksichtigen
	Innenentwicklung	la		
	Umwidmung	ja		
	FFH-Gebiete		nein	Erhaltungsziele und Schutzzweck der FFH-Gebiete und der europäischen Vogelschutzgebiete
	Vogelschutzgebiete		nein	
	Eingriffsregelung	ja		Eingriffsregelung gemäß § 1a (3) BauGB
	Immissionen	ja		Vermeidung von Immissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern
	Abfalle	ja		
	Abwasser	ja		
	erneuerbare Energien		nein	Nutzungen erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung
	Energienutzung		nein	
	Landschaftspläne			Darstellung von Landschaftsplänen sowie sonstigen umweltrechtlichen Fachplänen; insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts
	Fachpläne	ja		
	Luftqualität		nein	Erhaltung bestmöglicher Luftqualität

6.2.1.3 Schutzgut Mensch:

Altlasten:

Die Grundstücke Travemünder Landstraße 300, 302, 304 und Auf dem Baggersand 17 in Travemünde werden seit langem gewerblich genutzt. Auf Grund dieser Nutzung besteht ein Altlastenverdacht. Eine diesbezügliche historisch-deskriptive Erfassung bei der auch die Flächen westlich der Travemünder Landstraße Berücksichtigung fanden, wurde von einem Ingenieurbüro durchgeführt. Die erste gewerbliche Nutzung im Untersuchungsgebiet erfolgte durch eine Bootswerft im Jahre 1912, die erste industrielle Nutzung erfolgte im Jahre 1924 durch einen Schiffbaubetrieb, der lediglich bis 1928 existierte. In der Folgezeit entstand auf dem Baggersand eine Maschinenfabrik, der nach dem zweiten Weltkrieg eine Werft angegliedert wurde, es wurden Schiffsmotoren, Baumaschinen und Dampfwalzen hergestellt. Im Jahre 1976 wurde auf den Flächen im südlichen Teilbereich des Bebauungsplangebietes ein Werftbetrieb gegründet, der bis heute besteht. Die Flächen der ehemaligen Maschinenfabrik werden derzeit zur Herstellung und Lagerung von medizinischen Geräten genutzt. Auf den Flächen entlang der Travemünder Landstraße hat es westlich der Straßengabelung Travemünder Landstraße / Baggersand einen Schuttabladeplatz gegeben. Im Bereich der Zufahrt zur Böbs-Werft befindet sich ein Stellplatz für Container, die mit Mischabfällen befüllt sind, ansonsten ist keine gewerbliche oder industrielle Nutzung dokumentiert. Als Ergebnis der Erfassung wurden 46 Verdachtsflächen kartiert. Basierend auf den ermittelten Kontaminationsverdachtsflächen wurde ein Konzept als Grundlage für die erforderlichen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung entwickelt. Da sich die Kontaminationsverdachtsflächen mit Ausnahme des Containerstellplatzes und eines ehemaligen Schuttplatzes westlich der Travemünder Landstraße auf Flächen befinden, die gewerblich genutzt werden und bebaut oder versiegelt sind, ist eine weitergehende Untersuchung aller Verdachtsflächen zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Daher wurden die Verdachtsflächen vom Gutachter in drei Kategorien eingeteilt: Für die Flächen der Kategorie A besteht ein dringender Erkundungsbedarf, da stichhaltige Hinweise auf Boden und/oder Grundwasserverunreinigungen vorliegen; Kategorie B kennzeichnet einen angezeigten Erkundungsbedarf, da die historisch-deskriptive Erfassung Hinweise auf Boden und/oder Grundwasserverunreinigung ergeben hat; bei

Kategorie C handelt es sich um Kontaminationsverdachtsflächen für die ein Erkundungsbedarf nur im Rahmen von geplanten Bau- und Erdbaumaßnahmen besteht. Für die Kontaminationsverdachtsflächen der Kategorien A und B wurde im Rahmen der Bauleitplanung aufbauend auf die historisch-deskriptive Erfassung eine Gefährdungsabschätzung erstellt. Die Altlastenverdachtsflächen der Kategorie C, die im Bebauungsplan 32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen / Baggersand gekennzeichnet wurden, sind im Rahmen künftiger Bau- bzw. Erdbaumaßnahmen zu untersuchen. Ausgenommen davon sind die Verdachtsflächen westlich der Travemünder Allee, hier sind die umwelttechnischen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung bereits erfolgt.

Für die weitergehenden Untersuchungen der Altlastenverdachtsflächen der Kategorie A und B ist in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck eine orientierende Gefährdungsabschätzung beauftragt worden. Es haben sich bisher nur im Bereich des gewerblich genutzten Grundstückes auf dem Baggersand 17 schädliche Bodenveränderungen nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz ergeben von denen eine Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Mensch, Boden-Grundwasser und Boden-Nutzpflanze ausgeht.
Die Untersuchung konnte für ein Grundstück aus dem Planungsgebiet noch nicht erfolgen, da der Grundstückseigentümer dem Gutachter den Zugang zu seinem Grundstück verweigert. Daher wurden die Verdachtsflächen im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Unabhängig davon, dass auf den Flächen westlich der Travemünder Landstraße keine schädlichen Bodenveränderungen festgestellt wurden, müssen die Sedimente des oberflächennahen Auffüllungshorizont des Containerstellplatzes auf Grund der ermittelten PAK-Gehalte im Rahmen von Erdbaumaßnahmen abfalltechnisch gesondert behandelt werden.

Lärmschutz
Im Fischereihafen treten Geräuschimmissionen auf, die hauptsächlich aus dem Umschlagbetrieb am Skandinavienkai resultieren. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 32.07.00 Teilbereich West – Fischereihafen / Baggersand wurde durch das Ingenieurbüro Lairm Consult GmbH, Hammoor (28.09.2005) eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung wurde die schallschutzrechtliche Verträglichkeit des Planvorhabens geprüft. Die Ergebnisse sind im Folgenden beschrieben.

Die Beschreibung der einzelnen Lärmwerte erfolgt getrennt nach den unterschiedlichen Lärmarten wie Gewerbe- und Verkehrslärm.

Gewerbelärm
Die Beurteilungsgrundlage bildet die DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“), die hinsichtlich des Gewerbelärms auf die TA Lärm verweist. Unabhängig davon, dass Seehafenumschlagsanlagen vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung neben den hafennahen Gewerbeflächen der Skandinavienkai als Vorbelastung im Sinne der TA Lärm angesehen. Eine Prüfung der Gesamtbelastung ist laut TA Lärm nur für den Fall erforderlich, dass die durch das Plangebiet hervorgerufene Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten um weniger als 6 dB(A) unterschreitet (Relevanzkriterium).

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass für sämtliche Gewerbeflächen innerhalb des Plangeltungsbereiches im Tagesabschnitt keine Emissionsbeschränkungen erforderlich sind. Im Nachtabschnitt ist für die Gewerbegebiete GE(e)-1, GE(e)-3 und

bis GE(e)-4 ein Nachtbetrieb auszuschließen. Für die Flächen des Gewerbegebietes GE(e)-2 ist eine Beschränkung der maximal zulässigen Schallemissionen durch Festsetzung eines flächenbezogenen immissionswirksamen Schallleistungspegeln (FISP) von maximal 50 dB(A) erforderlich.
Die Zusatzbelastung durch die Gewerbeflächen des Plangebietes unterschreitet die jeweiligen Immissionsrichtwerte im Bereich der maßgeblichen Immissionsorte, die in der schalltechnischen Untersuchung dargestellt sind, um mindestens 6 dB(A). Durch das Einhalten des „Relevanzkriteriums“ werden die Vorbelastungen ausreichend berücksichtigt. Die FISP dienen dem Schutz der Wohnnutzungen außerhalb des Plangeltungsbereichs vor Emissionen aus dem Plangeltungsbereich.

Der Immissionsrichtwert für Gewerbegebiete von 50 dB(A) nachts wird im südlichen Bereich des Plangebietes überschritten. Der Schutz von ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen im südlichen Plangeltungsbereich vor Gewerbelärmeinwirkungen kann vor dem Hintergrund, dass Seehafenumschlagsanlagen nicht dem Geltungsbereich der TA Lärm unterliegen und der Skandinavienkai die maßgebliche Vorbelastung des Plangebietes darstellt, durch Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen erreicht werden. Hier genügen die Anforderungen an den Schallschutz des Lärmpegelbereiches III gemäß DIN 4109 um den Schutz zu gewährleisten.

Verkehrslärm
Die Beurteilung des Straßenverkehrslärms orientiert sich zusätzlich an den Vorgaben der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“). Das umliegende Straßennetz ist zum Teil erheblich belastet. Da im Wesentlichen vorhandene Betriebe überplant werden und die geplante Ansiedlung von Bootslagerhallen nördlich der Travemünder Landstraße kaum zusätzlichen Verkehr erzeugt, sind Veränderungen als gering einzuschätzen. Relevante Erhöhungen des Straßenverkehrslärms– insbesondere während der Nachtstunden – sind deshalb nicht zu erwarten. Auf der Travemünder Landstraße ist nach dem geplanten Umbau zur Sackgasse ein geringeres Verkehrsaufkommen als bisher zu erwarten, da die Straße nicht mehr als Durchfahrtsstraße genutzt werden kann.

6.2.1.4 Schutzgut Pflanzen und Tiere:
Bis auf einen schmalen Streifen entlang der Travemünder Landstraße wird das Areal östlich der Straße bereits heute als Gewerbegebiet genutzt Die gesamte Fläche ist nahezu vollständig versiegelt. Daher ist dort keine Beeinträchtigung der Flora und Fauna zu erwarten. Die folgenden Untersuchungen beziehen sich aus dem Grund hauptsächlich auf die Bereiche westlich der Straße.

Bestandsaufnahme Flora

Naturnahe Bereiche, die eine genauere floristisch–faunistische Betrachtung erfordern, befinden sich insbesondere im Bereich der linsenförmigen Flächen zwischen Bahnlinie und der Travemünder Landstraße.

1998 / 1999 wurden diese Flächen im Rahmen der Bestandsaufnahme für die UVS zur Verlegung des DB-Gleises am Skandinavienkai bereits kartiert. Die damalige Bestandsaufnahme beinhaltet Aussagen zu den naturnahen, teilweise gesetzlich geschützten Flächen zwischen Gleis und Travemünder Landstraße. Daraus ergaben sich erste Hinweise auf die Wertigkeit der Flächen.
Die damals bestehenden offenen Ruderal- und Sukzessionsflächen haben sich inzwischen überwiegend zu Gehölzflächen entwickelt. Zwischen den Kleingärten und der Straße dominieren Gehölzflächen, die z.T. waldartige Strukturen mit ausgewachsenen Bäumen aufweisen. Die Flächen sind durch die Zufahrten zu den angrenzenden Kleingärten unterbrochen. Lineare Gehölzstrukturen säumen vor allem die Travemünder Landstraße zu beiden Seiten sowie den Graben auf der Westseite. In den Gehölzflächen stehen zahlreiche ausgewachsene Bäume.

Ruderalflächen beschränken sich auf kleinere Bereiche nahe der Kleingärten. Zudem ist der Bereich des alten, stillgelegten Gleises, weiterhin offen und gehölzfrei.

Bewertung Flora

Im Bereich der Container-Lagerfläche westlich der Travemünder Landstraße haben sich auf ca. 50% der Fläche wertvolle Trockenrasenbestände ausgebildet. Sie sind gem. § 25 LNatSchG geschützt. Die Fläche des Container-Lagerplatzes beträgt ca. 2.400 m². Entlang der Travemünder Landstraße sind überwiegend Bäume unterschiedlichen Alters, verschiedener Arten und Größen vorhanden. Die Bäume liegen innerhalb geschlossener Gehölzbestände. Im Hinblick auf die Fledermausvorkommen ist die große, alt eingewachsene Linde im Zufahrtsbereich zu den Kleingärten zu erwähnen. Für die Fledermäuse ist dieser Altbaum das vermutlich wertvollste Strukturelement des gesamten Planungsraums.

Zur Eingriffsminimierung wird entlang der Grenze zu den Kleingärten eine freiwachsende Hecke als Nahrungsquelle, z.B. für die vorkommenden Fledermausarten, angelegt. Die Baumreihe an der Straße "Auf dem Baggersand", die Bäume entlang der Travemünder Landstraße sowie die "Fledermauslinden" und einige weitere hochwertige Einzelbäume werden erhalten.

Die Inanspruchnahme der offenen Vegetations- sowie der Gehölzflächen betrifft Bereiche, die eine hohe Biotopfunktion besitzen. Vor allem auf der Westseite des Planungsgebietes befinden sich naturnahe Feldgehölze mit vorwiegend heimischen Gehölzen. Die Gehölzflächen haben insgesamt einen hohen Anteil ausgewachsener Bäume. Auf der Ostseite der Travemünder Landstraße befinden sich zwei kleinere Gehölzbestände, die aufgrund ihrer Größe und straßenbegleitenden Funktion einen geringeren Biotopwert aufweisen

Bestandsaufnahme Fauna

Auf Grundlage der faunistischen Erfassung können die Auswirkungen des geplanten Eingriffes auf die Tierwelt beurteilt und Vorschläge zu Vermeidung, Minimierung und Kompensation erarbeitet werden. Die faunistischen Untersuchungen konzentrieren sich auf die Erfassung und Bewertung ausgewählter Tierartengruppen mit hohem Indikationswert für den Standort. Ausgewählt wurden die Tierarten Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter. Auf die Berücksichtigung von Amphibien wurde aufgrund der geringen Eignung des Gebietes als Lebensraum für diese Gruppe verzichtet. Für die o. g. Tierartengruppen wurde eine faunistische Potentialanalyse und für die Fledermäuse zusätzlich eine „minimierte Bestandserfassung“ durchgeführt. Die faunistische Potentialanalyse ist ein Verfahren zur Beurteilung der tierischen Besiedlung von Lebensraumkomplexen. Im Untersuchungsgebiet wurde das faunistische Arteninventar, mit Hilfe von zwei mehrstündigen Geländebegehungen aufgenommen. Zusätzlich wurde während der Fledermauserfassung das Potential nachtaktiver Vogelarten im Gebiet überprüft. Außerdem wurden auf der Grundlage von vier zwischen Juni und September 2004 durchgeführten Gebietsbegehungen (Tag- und Nachterfassung) die potentiellen Vorkommen streng geschützter Arten hinsichtlich ihrer möglichen Betroffenheit durch das geplante Vorhaben beurteilt.

Bewertungsmethodik

Für die Funktionsräume Kleingartenanlage und Sukzessionsfläche zwischen Travemünder Landstraße und der Kleingartenanlage werden die potentiell vorkommenden Arten der untersuchten Tiergruppen aufgelistet. Wertgebende Arten sind alle gefährdeten, stark gefährdeten oder vom Aussterben bedrohten Arten der roten Listen Schleswig-Hosteins. Es können aber auch ungefährdete Arten über verschiedene Kriterien wie die Vollständigkeit der Zönose, die regionale Gefährdung oder eine beson-

ders hohe Artenvielfalt in die Bewertung eingehen. Zusätzlich zur landesweiten Gefährdung werden auch die europäischen Vorgaben aus der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie berücksichtigt.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet entspricht größtenteils dem Plangebiet des Bebauungsplanes 32.07.00 – Fischereihafen/Baggersand; asphaltierte Straßenzüge, versiegelte Flächen und die Hafenanlagen blieben als nicht natürliche Strukturen unberücksichtigt. Das Gebiet lässt sich in zwei relativ unterschiedliche Landschaftsräume untergliedern, die Kleingartenanlage „Siechenbucht“ und die Sukzessionsflächen zwischen den Kleingärten und der Travemünder Landstraße.

Kleingartenanlage „Siechenbucht“:

Die Nutzungs- und Störungsintensität ist hoch, schwankt aber in Abhängigkeit von Wochentagen und Tageszeiten. Die im Westen gelegene Bahnlinie stellt eine besondere Störungs- und Gefahrenquelle für viele Tierarten dar, bietet aber auch einigen Arten günstige, thermisch bevorzugte Lebensräume und fungiert partiell als Vernetzungselement.

Sukzessionsflächen:

Die nicht mehr genutzte Gleisanlage in diesem Funktionsraum ist ein hervorragender Lebensraum für einige Heuschreckenarten und Tagfalter sowie die Waldeidechse. Im Zentrum des Funktionsraumes liegt ein von Gebüschen eingefasster Containerstell- und Lagerplatz, der aufgrund der naturfernen Ausprägung nicht zum Funktionsraum gezählt wird.

Fledermäuse

Fledermäuse sind aufgrund ihres Jahreszyklus, der Ansprüche an die verschiedenen Habitate und ihres Nahrungsbedarfes als Indikatoren der Qualität sowie Klimastabilität einer Landschaft anzusehen. Fledermäuse zählen zu den gefährdeten Tiergruppen unserer heimischen Fauna. Im Planungsraum befinden sich Strukturelemente, die als wesentliche Bestandteile des Gesamtlebensraumes der potentiellen Fledermausfauna eingestuft werden können. Das sind die Ränder des Gehölzbestandes in der Sukzessionsfläche, die Straßenbäume entlang der Travemünder Landstraße sowie der wasserführende Graben und die beiden alten Linden im Zufahrtsbereich zur Kleingartenanlage. Das Gebiet besitzt für Fledermäuse eine durchschnittliche Bedeutung. Das Artenrepertoire setzt sich aus den häufigen und weit verbreiteten Arten des norddeutschen Tieflandes zusammen. Die im südlichen Teil an der Kleingartenzufahrt stehenden alten Linden werden vermutlich auch als Wochenstube genutzt. Die Kleingartenanlage bietet höchstens den beiden kleinen Fledermausarten, der Berg- und der Mückenfledermaus geeignete Kleinquartiere. Die Sukzessionsfläche dagegen bietet günstige Voraussetzung als Nahrungsfläche und Quartierstandort. Der Nahbereich um die alten Linden im Zufahrtsbereich zu den Kleingärten dient ferner nachweislich als Jagdhabitat ebenso wie die wasserführenden Teilbereiche des Grabens.
Das geplante Vorhaben dürfte sich auf 5 der insgesamt 6 (potentiell) vorkommenden Fledermausarten, die als streng geschützte Tierarten anzusehen sind erheblich und nachteilig auswirken. Lediglich für die Rauhautfledermaus werden keine nachteiligen Beeinträchtigungen prognostiziert. Gemäß § 19 (3) BNatSchG sind Eingriffe als unzulässig einzustufen, wenn für das Vorkommen der Individuen einer streng geschützten Art die limitierenden Faktoren im Gebiet so verändert werden, dass sie dort nicht mehr leben können. Es ist somit sicherzustellen, dass die Fledermausarten nach Realisierung des geplanten Vorhabens weiterhin im Gebiet vorkommen können. Da die lokalen Bestände der genannten Arten vermutlich nur klein sind und in der näheren Umgebung Ausweichmöglichkeiten bestehen dürfte ihr Fortbestand unter Berücksichtigung geeigneter Eingriffskompensationen nicht als gefährdet einzustufen sein.

Brutvögel

Sehr gute Kenntnisse der Ökologie der Brutvogelarten, die verhältnismäßige leichte Erfassbarkeit und die oft enge Bindung an bestimmte Lebensraumtypen kennzeichnen die Gruppe der Vögel als ausgezeichnete „Deskriptoren“ zur Zustandsbeschreibung unserer Landschaft. Streng geschützte Vogelarten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG kommen bis auf die gelegentlich im Untersuchungsgebiet nach Nahrung suchenden Sperber und Turmfalken wahrscheinlich nicht vor. Obwohl die Sukzessionsfläche als naturnah ausgeprägter Lebensraum in einer isolierten Betrachtung mit einem hohem Siedlungspotential ausgestattet ist, verhindert das hohe Störungspotential und die inselartige Lage zwischen Siedlungs- und Gewerbegebieten in mitten stark frequentierter Verkehrstrassen die Ansiedlung empfindlicher und anspruchsvoller Vogelarten.
Aufgrund der relativ geringen Größe des Kleingartengeländes ist das Brutvogelinventar überschaubar. Die vier Leitarten für Kleingärten, Feldsperling, Haussperling, Gartenrotschwanz und Girlitz dürften alle vorkommen. Haussperling und Girlitz wurden während der Flächenbegehung nachgewiesen. Das potentielle Arteninventar kann jedoch als vergleichsweise reichhaltig eingestuft werden. Die abwechslungsreich strukturierte Sukzessionsfläche ist ein günstiger Vogellebensraum. Es kommen verschiedene Leitarten der Weidenwälder, wie Kleinspecht, Gelbspötter, Nachtigall, Sprosser und potentiell alle landesweit und regional bestandsgefährdeten Vogelarten vor, die weitgehend tolerant gegenüber menschlichen Störeinflüssen sind.

Reptilien

Reptilien sind auf einen kleinräumigen Verbund verschiedener Teillebensräume angewiesen. Alle Reptilienarten benötigen ein ausreichendes Nahrungsangebot, Plätze zum Sonnen, Unterschlupfmöglichkeiten und geeignete Überwinterungsquartiere. Wenn diese Ansprüche erfüllt sind, können die Reptilien in individuenreichen Populationen vorkommen. Reptilien zeichnen sich durch eine hohe Habitattreue aus, damit sind die einzelnen Populationen als repräsentativ für ihren jeweiligen Standort anzusehen. Reptilien sind prozentual am stärksten in der roten Liste vertreten. In Schleswig-Holstein kommen nur noch 6 Reptilienarten vor, die Ringel- und Schlingnatter sowie Kreuzotter, Blindschleiche, Zaun- und Waldeidechse.
Im Planungsraum können die Waldeidechse und die Blindschleiche potentiell vorkommen, konkrete Nachweise konnten aufgrund der schweren Nachweisbarkeit dieser Artengruppen nicht erbracht werden. Günstige Voraussetzung findet die Blindschleiche vor allem im Bereich zwischen der Kleingartenanlage und der Sukzessionsfläche sowie innerhalb der Sukzessionsfläche entlang der Bahngleise. Die ausgesprochene Insellage in Verbindung mit der hohen Gefährdung durch den Straßenverkehr lässt ein langfristiges Überleben fragwürdig erscheinen. Entlang der Gleise, die als Verbundstruktur im Raum für Reptilien eine hohe Bedeutung besitzt, können jedoch regelmäßig Neubesiedelungen erfolgen.
Die Lebensraumansprüche der Waldeidechse können noch relativ häufig in der Landschaft befriedigt werden, daher ist diese Art vergleichsweise verbreitet und dürfte die häufigste heimische Reptilienart sein. Im Planungsraum kommt sie potentiell entlang der stillgelegten Bahngleise vor. Aufgrund der geringeren Raumansprüche und der geringeren Gefährdung durch den Straßenverkehr dürfte die Lokalpopulation, soweit vorhanden, weitgehend stabil sein.

Heuschrecken

Heuschrecken treten in Deutschland in einer überschaubaren Artenzahl auf und sind aufgrund ihrer artspezifischen Gesänge leicht erfassbar. Der gute Kenntnisstand zur Biologie und Ökologie dieser Arten und die große Empfindlichkeit, mit der sie auf Veränderung ihres Lebensraumes reagieren, begründen die Eignung als Zeigerarten. Von den insgesamt 35 in Schleswig-Holstein lebenden Heuschreckenarten kommen 13 potentiell im Planungsraum vor. Das Artenspektrum setzt sich aus den häufigsten Vertretern unserer heimischen Heuschrecken zusammen.
Die Sukzessionsfläche zwischen der Kleingartenanlage und der Travemünder Landstraße bietet aufgrund ihrer Vielgestaltigkeit günstige Lebensräume. In den feuchten

Bereichen am Bahndamm und entlang des Grabens, kommt als Charakterart die kurzflüglige Schwertheuschrecke vor. Neben diesem Vorkommen sind vor allem die Bestände des regional stark gefährdeten Nachtigall-Grashüpfers hervorzuheben.

Tagfalter

Der Arten- und Individuenrückgang der Tagfalter ist in den letzten Jahren besonders auffällig zu beobachten. Aufgrund der phytophagen Lebensweise der Raupen besteht bei Tagfaltern eine enge Bindung an bestimmte Lebensraumtypen. Im Planungsraum wurden 12 Tagfalterarten nachgewiesen, 13 weitere kommen potentiell vor. Von Bedeutung sind die (potentiellen) Vorkommen von 4 Arten, die auf der landesweiten Vorwarnliste stehen, wie Aurorafalter, C-Falter, Nierenfleck und Sonnenröschen-Bläuling.
Die Kleingärten spielen für die lokale Tagfalterfauna als Nektarquelle eine Rolle. Als Entwicklungshabitat für die Raupen sind die Kleingärten kaum geeignet. Die naturnahen Sukzessionsflächen bieten jedoch einen günstigen Lebensraum für Raupen. Die räumliche Kombination von geeigneten Entwicklungshabitaten und blütenreichen Saughabitaten ist für die Schmetterlinge günstig.

Bewertung Fauna

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet als arten- und individuenreicher Tierlebensraum im Stadtgebiet von Lübeck einzustufen. Überregional ist die Sukzessionsfläche zwischen der Travemünder Landstraße und der Kleingartenanlage von Bedeutung. Aufgrund des hohen Störungspotentials zwischen zwei Hauptverkehrsadern fehlen jedoch störungsanfällige sowie erdgebundene Arten mit höheren Raumansprüchen. Für weniger anspruchsvolle Arten mit geringeren Aktionsradien bietet das Untersuchungsgebiet dagegen teilweise hervorragende Existenzbedingungen. Aufgrund der besonderen Standortbedingungen entlang des alten stillgelegten Bahngleises innerhalb der Sukzessionsfläche finden z. B. trockenheitsliebende Heuschreckenarten günstige Voraussetzungen. Aufgrund des hohen Grenzlinienanteils finden sich in großer Zahl Arten, die die Übergangszonen zwischen verschiedenen Lebensräumen bewohnen, wie z.B. die Tagfalter. Es konnte eine Vielzahl lokal gefährdeter und sogar stark gefährdeter Tierarten dokumentiert werden:
4 Fledermausarten, die nach § 10 Abs.2 Nr.11 BNatSchG besonders geschützt sind, wurden nachgewiesen und 2 weitere kommen potenziell vor; 37 Brutvogelarten können im Planungsgebiet erwartet werden, von denen eine in der regionalen Roten Liste als stark gefährdet und vier weitere als gefährdet aufgeführt sind. Streng geschützte Vogelarten nach § 10 Abs.2 Nr.11 BNatSchG kommen sehr wahrscheinlich nicht vor. Aus der Gruppe der Reptilien kommen die Blindschleiche und die Waldeidechse, die auf der regionalen Roten Liste stehen, potenziell vor. Es wurden 9 Heuschreckenarten nachgewiesen, 4 weitere kommen potenziell vor. Darunter befinden sich 4 regional stark gefährdete Arten sowie 5 weitere gefährdete. Aus der Gruppe der Tagfalter wurden 12 Arten nachgewiesen, darunter 3 stark gefährdete und 2 weitere gefährdete. Weitere 13 Arten kommen potenziell vor, darunter noch mal 5 stark gefährdete und 8 lokal gefährdete Arten. Das entspricht rund einem Drittel aller im Lande heute noch auftretenden Arten.
Besonders der Bereich zwischen Kleingärten und der Travemünder Landstraße stellt durch seine Naturnähe und Lebensraumvielfalt auf engem Raum einen hochwertigen Tierlebensraum dar. Nahezu alle oben aufgeführten Arten kommen hier vor.

Beurteilung

Die Funktionsräume Kleingarten und Sukzessionsflächen grenzen aneinander, dadurch und durch ihre Längenausdehnung wird die Barrierewirkung in abgeschwächter Form wahrgenommen. Über den im Norden angrenzenden Bahndamm ist für terrestrische Arten ein gewisser Austausch mit benachbarten Lebensräumen möglich. Die langgestreckte Form sowie der hohe Natürlichkeitsgrad führt dazu, dass die Flächen eine bedeutsame Funktion als naturnahe Verbundachsen und Trittsteinbiotope in der

Siedlungslandschaft besitzen. Eine Reihe von siedlungstypischen Wirbeltieren findet im Funktionsraum Kleingärten geeigneten Unterschlupf oder günstigen Nist- bzw. Quartiersplätze während der Funktionsraum Sukzessionsflächen als bedeutsamer Nahrungsraum fungiert. Die Bedeutung der naturnahen Sukzessionsflächen ist bezüglich der Austauschbeziehungen weit höher einzustufen als die der Kleingärten.
Die Fläche ist als Rückzugsraum und Trittsteinbiotop innerhalb des Siedlungsgefüges zu bewerten, insbesondere unter der Berücksichtigung, dass zukünftig im Süden nicht mehr die freie Landschaft anschließt, sondern das Gewerbegebiet zur Erweiterung des Skandinavienkais. Insgesamt ist das Gebiet als arten- und individuenreicher, hochwertiger Tierlebensraum einzustufen. Die Fläche dient als Lebensraum zahlreicher gefährdeter und stark gefährdeter Arten sowie einiger nach § 10 Abs.2 Nr.11 BNatSchG besonders geschützten Fledermausarten.

Nach der faunistischen Bewertung (Büro Bioplan) besitzt der Verlust des zu bebauenden Gebietes für die vorkommenden Vogelarten keine erhebliche Bedeutung. Für die Fledermäuse stellt das Planungsgebiet je nach Art Jagd-, Paarungs- oder Wochenstubenquartier dar. Im Planungsraum befinden sich folgende Strukturelemente, die für die Fledermäuse wichtige Funktionen ausüben: Die Gehölzränder sowie die Straßenbäume entlang der Travemünder Landstraße stellen Flugstraßen dar, der wasserführende Graben dient als Trinkquelle und Jagdhabitat, die Straßenzüge dienen als Jagdhabitate und die Altbäume, insbesondere die beiden "Fledermauslinden", dienen als potenzielle Quartiere und Wochenstube.
Um naturschutzrechtlich unzulässige Eingriffe zu vermeiden, ist der Fortbestand der lokalen Fledermausgemeinschaft nach der Realisierung des Bauvorhabens sicher zu stellen. Dies wird durch den Erhalt der bedeutsamen Landschaftsstrukturen im Gebiet möglich. So müssen die beiden Altlinden mitsamt des direkt angrenzenden Gebüschbereichs und die einreihige Gehölzkulisse entlang der Travemünder Landstraße erhalten werden. Das Kleingewässer ist zu erhalten oder neu anzulegen, die östliche Kleingartengrenze ist einzugrünen und es sind künstliche Quartiere für die im Gebiet vorkommenden Fledermausarten anzubringen.

Da die lokalen Bestände der genannten besonders betroffenen Arten vermutlich nur klein sind und in der näheren Umgebung noch Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, bestehen unter Berücksichtigung der geplanten Eingriffsminimierung keine limitierenden Faktoren für den Fortbestand einer streng geschützten Art im Planungsraum.

6.2.1.5 Schutzgut Boden:

Bestand

Aus der historischen Entwicklung des Gebietes lässt sich vermuten, dass sandiger Boden vorherrscht, da Anfang des 20. Jahrhunderts im Rahmen des Ausbaus der Schifffahrtsstraßen die Trave ausgebaggert wurde und die hierbei angefallenen Sandmassen auf den Flächen des Plangebietes abgelagert wurden.
Die Baukontor Dümcke GmbH hat im November 2005 eine Baugrunduntersuchung und -beurteilung mit 13 Sondierbohrungen auf der Fläche zwischen den Kleingärten und der Travemünder Landstraße durchgeführt. Weitere 7 Sondierbohrungen liegen entlang der Bahnstrecke vor.
Oberflächig stehen die bereits oben erwähnten Auffüllungen an. Die Auffüllungen weisen in der Südhälfte, entlang der Travemünder Landstraße, eine Mächtigkeit von 1,90 m bis 3,80 m auf und sind im nördlichen Bereich in einer Schichtdicke von 0,50 m bis 0,90 m vorhanden. Unterhalb der Auffüllungen folgen Organböden in Form von Torf bis zu einer Tiefe von 4,80 m oder Sande, in denen wiederum Organschichten, wie Mudde und Torf, zwischengelagert sind. Organböden sind in Schichtstärken von bis zu 2,60 m festgestellt worden. Entlang der Bahnlinie wurden ebenfalls Organböden angetroffen. Hierbei handelt es sich um die vermoorte ehemalige Rönnauniederung. Ab 4,70 m bis

8,50 m unter Gelände steht Geschiebemergel an, der bis zu einer maximalen Sondierbohrung von 10 m nicht durchstoßen wurde.
Der Wasserspiegel wurde zwischen 1,10 m und 2,57 m unter Gelände angebohrt. Nach Beendigung der Sondierungen ist aufgrund der durchbohrten wasserstauenden Schichten ein tieferer Wasserstand zwischen 1,65 m und 4,70 m eingemessen worden.
Aufgrund der inhomogenen Zusammensetzung der Auffüllungen und der starken Verformbarkeit der Organschichten ist bei einer Flachgründung der Gebäude mit Setzungen im Dezimeterbereich zu rechnen. Im Bodengutachten wird daher empfohlen, für die geplanten Hallen eine Tiefgründung auf Pfählen vorzunehmen, die zu punktuellen Eingriffen in die anstehenden Torfschichten und daher kleinflächig zu Veränderungen bzw. dem Verlust der geologischen Schichten führt.
Da davon auszugehen ist, dass die Gründung der Gebäude durch Pfähle und nicht als Flachgründung vorgenommen wird, sind die Eingriffe in die anstehenden Torfschichten quantitativ zu vernachlässigen.

Eingriffe:

Die Böden des Plangebietes sind sehr unterschiedlich zu bewerten, die Flächen östlich der Travemünder Landstraße sind größtenteils versiegelt, daher sind dort keine Eingriffe in das Schutzgut Boden zu erwarten, während die Flächen westlich der Straße weitgehend unbefestigt sind.
Dauerhafte Eingriffe durch Überbauung werden vornehmlich durch den Neubau von Gebäuden und Stellplatzflächen auf vorher unversiegelten Flächen verursacht. Die Überbauung hat den Verlust belebten Bodens mit seinen Lebensraum- und Pufferfunktionen zur Folge. Temporäre Verdichtungen und Aushubmaßnahmen während der Bauzeit sowie die Zerstörung gewachsener Bodenschichten und die damit verbundenen Veränderungen des Porenvolumens und Korngefüges betreffen die nicht versiegelten Flächenanteile. Darüber hinaus sind im Planungsgebiet Torfböden, also über Jahrtausende gewachsene Böden vorgefunden worden, die als Biotope mit besonderer Bedeutung gelten.
Die Neubaumaßnahme führt zu einer Überbauung bzw. Versiegelung bisher unversiegelter Flächen von rund 8.080 m². Es wird angenommen, dass die o.g. Flächen vollversiegelt werden. Bei einer Relation von 1 zu 0,5 ergibt sich eine notwendige Kompensationsfläche von 4.040 m². Durch die Entsiegelung der Wendeschleife reduziert sich die Kompensationsfläche um 1.500 m² auf 2.510 m².

6.2.1.6 Schutzgut Wasser:
Zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahnlinie Lübeck-Travemünde verläuft ein Entwässerungsgraben, der von angrenzenden Gehölzflächen überwuchert ist. Das trapezförmige Profil ist durch starken Bewuchs teilweise überprägt. Der Graben stellt für die Vielfältigkeit der Biotopstruktur einen bedeutenden Faktor dar. Für die vorhandene Fauna, insbesondere die Fledermauspopulation, stellt der Graben eine wichtige Trinkwasserquelle dar. Im Bereich der jeweiligen Eingriffsgrenze werden Teile des Grabens in einer Länge von 180 m verrohrt.
Bis auf einen schmalen Streifen entlang der Travemünder Landstraße wird das Areal östlich der Straße bereits heute als Gewerbegebiet genutzt. Die gesamte Fläche ist nahezu vollständig versiegelt. Daher sind dort keine Eingriffe in das Schutzgut Wasser zu erwarten.
Die unbebauten Vegetationsflächen westlich der Travemünder Landstraße hatten bisher eine Funktion für die Grundwasserneubildung und als Retentionsfläche. Künftig können die bebauten und versiegelten Flächen nicht mehr der natürlichen Versickerung dienen, infolgedessen verringert sich die Grundwasserneubildungsrate. Angesichts der großen Flächenanteile der zukünftig zulässigen Versiegelung wird die zu erwartende Beeinträchtigung als hoch angesehen.

6.2.1.7 Schutzgut Luft
Die Luftschadstoffimmissionen im Bereich des Plangebietes werden insbesondere durch den Skandinavienkai erzeugt. Die verkehrsbedingten Emissionen in Travemünde

wurden im Rahmen der Agenda 21 ermittelt. So betragen z.B. die Gesamtemissionen aus dem Skandinavienkai pro Jahr an CO_2 ~ 46,49 $^t/_a$, NO_X ~ 793,7 $^t/_a$ und Ruß ~ 21,65 $^t/_a$. Im Vergleich dazu fallen durch den Straßenverkehr CO_2 ~ 14,68 $^t/_a$, NO_X ~ 61,9 $^t/_a$ und Ruß ~ 0,84 $^t/_a$ an. Aufgrund der relativ hohen Vorbelastung können etwaige durch die Planung zusätzlich entstehenden Luftschadstoffemissionen vernachlässigt werden.

6.2.1.8 Schutzgut Klima:

Schleswig-Holstein liegt im Bereich der für Mitteleuropa charakteristischen Westwinddrift. Der häufige Durchzug zyklonaler Tiefdruckwirbel und die Nähe zur Nord- und Ostsee führen zu einem gemäßigt feuchttemperierten und ozeanisch geprägten Klima. Die unmittelbare Nähe zur Ostsee bringt hohe Windgeschwindigkeiten und ein gut durchlüftetes Regionalklima im Raum Lübeck mit sich. Die Trave wirkt ebenfalls Temperatur ausgleichend. Durch das Relief, den Bewuchs und die Bebauung prägen sich kleinräumig unterschiedliche Mikroklimata aus. Die Umsetzung der Planung ermöglicht eine Bebauung auf bisher unbebauten Flächen und führt damit zu einer Beeinträchtigung des Kleinklimas in diesen Bereichen.

6.2.1.9 Schutzgut Landschaft

Das Gebiet ist vor allem von der Travemünder Landstraße aus erlebbar. Die aktuelle Situation ist geprägt durch die Gehölzstreifen entlang der Straße, so dass der Eindruck des Passierens eines Grüngürtels entsteht, bevor sich im Norden der historische Ortskern öffnet. Im Süden schließt sich die Erweiterung des Skandinavienkais an. Somit stellt das Plangebiet ein Grünelement innerhalb des Stadtgefüges dar.

Die Gehölzstreifen säumen die Travemünder Landstraße auf der gesamten Länge des Planungsgebietes und verdecken zum Großteil die auf der Ostseite befindlichen Hafengebäude. Entlang der Straße stehen überwiegend Bäume unterschiedlichen Alters, verschiedener Arten und Größen, zum Teil innerhalb geschlossener Gehölzbestände liegend und zum Teil als Einzelbäume.

Am südlichen Straßenrand der Straße "Am Baggersand" steht eine Birkenreihe aus gleichmäßig gepflanzten, gleich alten und großen Birken, die aufgrund ihrer einheitlichen Struktur und Lage im Einfahrtsbereich nach Travemünde ortsbildprägend ist. Das Areal östlich der Straße wird bis auf einen schmalen Streifen entlang der Travemünder Landstraße bereits heute als Gewerbegebiet genutzt. Die gesamte Fläche ist nahezu vollständig versiegelt. Daher sind dort keine Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild zu erwarten.

Eingriffsminimierend wirken die Beschränkung der Gebäudehöhen auf der Westseite der Travemünder Landstraße, die Gliederung der Gewerbeflächen westlich der Travemünder Landstraße durch "grüne Fugen" sowie die Einfassung der Gewerbegebiete an der Grenze zu den Kleingärten durch eine freiwachsende Hecke. Die geplante Allee entlang der Travemünder Landstraße stellt in Zukunft ein bestimmendes Element für den Straßenraum dar.

Die Minimierungsmaßnahmen führen zu einer Eingliederung der Gewerbeflächen westlich der Travemünder Landstraße in das Siedlungsgefüge. Ein Ausgleichsdefizit verursacht die Veränderung des Erscheinungsbildes im Landschafts- bzw. Siedlungsraum.

6.2.1.10 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Geltungsbereich befinden sich keine geschützten Denkmale oder einfache Kulturdenkmale.

Als Sachgüter sind die bestehenden Gebäude und die gewerblich genutzten Hallen zu erwähnen. Die bestehenden Sachgüter sollen planungsrechtlich berücksichtigt werden, so dass keine Verluste von Sachgütern zu erwarten sind.

6.2.1.11 Wechselwirkungen

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen sind die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen. Grundsätzlich bestehen immer Wechselwirkungen zwischen den Bestandteilen des Naturhaushaltes. Wesentliche Veränderungen für

den Naturhaushalt ergeben sich durch die Versiegelung von Böden und die Zerstörung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere. Die zusätzliche Bodenversiegelung wirkt sich auch auf das Schutzgut Wasser aus, da der offene Graben im Bereich zwischen der Bahnlinie Lübeck – Travemünde und der Travemünder Landstraße künftig als Rohrleitung geführt werden soll. Durch das Entfernen von Gehölzen wird die Lebensraumqualität für Tiere eingeschränkt und das Mikroklima verändert.

6.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

6.2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Beeinflussungen durch Immissionen

Durch die Planungen entstehen keine Belastungen durch Immissionen über die bereits bestehende Vorbelastung hinaus.

Auswirkungen auf die Flora

Dauerhafte Eingriffe durch Überbauung werden vornehmlich durch den Neubau von Gebäuden und Stellplatzflächen auf vorher unversiegelten Flächen, meist Gehölzflächen oder Ruderalfluren, verursacht. Die Überbauung hat den Verlust belebten Bodens mit seinen Regelungs-, Lebensraum- und Pufferfunktionen zur Folge.
Die Neubaumaßnahme führt zu einer Überbauung bzw. Versiegelung bisher unversiegelter Flächen von rund 8.020 m². Bei einer Relation von 1 zu 0,5 ergibt sich eine notwendige Kompensationsfläche von 4.010 m². Durch die Entsiegelung der Wendeschleife reduziert sich die Kompensationsfläche um 1.500 m² auf 2.510 m².
Landschaftsbildbeeinträchtigungen sind nicht oder nur bedingt quantifizierbar. Als Anhalt kann gleichwohl die Fläche innerhalb der Eingriffsgrenze gelten, die bislang unversiegelt ist. Sie beträgt rund 11.960 m². Es wird eine Flächenrelation von 1 zu 0,1 in Ansatz gebracht. Die erforderliche Ausgleichsfläche beträgt 1.196 m².
Die Inanspruchnahme der offenen Vegetationsflächen sowie der Gehölzflächen betrifft Bereiche, die eine hohe Biotopfunktion für die Fauna und Flora besitzen, die verloren geht. Auf der Westseite des Planungsgebietes befinden sich naturnahe Feldgehölze mit vorwiegend heimischen Gehölzen. Die Gehölzflächen haben insgesamt einen hohen Anteil ausgewachsener Bäume. In z.T. enger Verzahnung mit den Gehölzflächen liegen Hochstauden- und Ruderalfluren im Bereich zwischen der stillgelegten Uferbahn und dem DB-Gleis.
Der Verlust von flächenhaften Gehölzbeständen umfasst ca. 4.770 m², von Stauden- und Ruderalflächen ca. 1.350 m². Die Zahl der zu rodenden Einzelbäume beläuft sich auf 22 Bäume.
Gehölzflächen zählen zu den mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen. Hierfür ist laut dem Erlass ein Flächenverhältnis von 1 zu 1,5 angesetzt. Es ergibt sich eine Kompensationsfläche von 7.155 m². Stauden- und Ruderalflächen zählen zu den kurzfristig wiederherstellbaren Funktionen und werden mit einer Flächenrelation von 1 zu 1 quantifiziert. Die Kompensationsfläche für die Ruderal- bzw. Hochstaudenfluren beträgt daher für ca. 1.350 m². Insgesamt sind nach der oben angelegten Bewertungsmethode 105 Bäume zur Eingriffskompensation zu pflanzen.
Im Bereich der Container-Lagerfläche westlich der Travemünder Landstraße sind ca. 50 % des Areals mit Containern überstellt bzw. nicht bewachsen. Auf den übrigen Flächen konnten sich wertvolle Trockenrasenbestände ausbilden. Sie sind gem. § 25 LNatSchG geschützt. Die Fläche des Container-Lagerplatzes beträgt ca. 2.400 m², eingriffsrelevant sind wie oben beschrieben nur 50% der Fläche. Bei einem Verhältnis von 1 zu 1 ergibt sich eine Kompensationsfläche von ca. 1.200 m².
Der vorhandene Graben stellt für die Vielfältigkeit der Biotopstruktur einen bedeutenden Faktor dar. Für die vorhandene Fauna, insbesondere die Fledermauspopulation, stellt der Graben eine wichtige Trinkwasserquelle dar. Im Bereich der Eingriffsgrenze wird der Graben in Zukunft verrohrt. Die Grabenlänge beträgt bei rund 180 m. Ein Ausgleich ist im Verhältnis 1 zu 1 vorzunehmen.

Auswirkungen auf die Fauna

Der Lebensraumverlust durch die Anlage des Gewerbegebietes umfasst die gesamte eingriffsrelevante Fläche von ca. 2,8 ha. Zwar wird nicht die gesamte Fläche bebaut bzw. versiegelt, aber es ist davon auszugehen, dass bis auf die "Fledermauslinden" der Vegetationsbestand und somit der Lebensraum für die Tierwelt beseitigt wird.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Das Ortsbild wird durch die Neubebauung westlich der Travemünder Landstraße beeinträchtigt. Durch die Neupflanzung von straßenbegleitenden Bäumen wird das Landschaftsbild wieder aufgewertet.

Zusammenfassung der Auswirkungen

Der Ausgleichsbedarf wird vor allem durch die Gehölzrodungen und die Versiegelung von Boden verursacht. Hinzu kommen die zu kompensierenden Eingriffe in die weiteren Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz.

6.2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Immissionen

Bei Nichtdurchführung der Planung würde keine Abstufung der zulässigen Schallimmissionen von der Hafennutzung über eingeschränkte Gewerbegebiete bis zur Wohnnutzung festgesetzt werden.

Fauna

Die Gehölzbestände, der Trockenrasen und die Ruderal- und Staudenfluren westlich der Travemünder Landstraße als durch Sukzession geprägte Lebensräume würden im Verlauf der Zeit an Wert zunehmen.

Fauna

Es gäbe keine Eingriffe in den Tierlebensraum insbesondere westlich der Travemünder Landstraße.

6.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

6.2.3.1 Eingriffsminimierung

Bei dem Umfang des geplanten Vorhabens sind Maßnahmen zur Eingriffsminimierung nur begrenzt sinnvoll. Wichtig z.B. für den Fortbestand der lokalen Fledermausgemeinschaft ist, dass die bedeutsamsten Landschaftsstrukturen im Gebiet erhalten bleiben. Im Einzelnen werden folgende Minimierungsmaßnahmen in den Bebauungsplan übernommen:

- Im geplanten Gewerbegebiet westlich der Travemünder Allee werden Stellplatzbereiche als grüne Fugen zwischen den Baufeldern angeordnet. Zur Bepflanzung der „grünen Fugen“ werden heimische, dem Standort entsprechende mittelkronige Laubbäume verwendet.
- Entlang der westlichen Grenze der Gewerbeflächen ist eine freiwachsende Hecke vorgesehen, die eine Eingrünung und Abschirmung der Kleingärten gegenüber den Gewerbeflächen darstellt. In die Hecke wird eine einreihige Baumreihe zur Aufwertung des Landschaftsbildes gesetzt.
- Die beiden „Fledermauslinden“ im südlichen Bereich der geplanten gewerblichen Flächen westlich der Travemünder Landstraße werden als wichtigstes Strukturelement für die Fledermäuse erhalten, um das Fortbestehen der Fledermauspopulation zu gewährleisten.
- Anlage einer Allee entlang der Trassenführung der Travemünder Landstraße mit Integration des vorhandenen Straßenbaumbestandes.
- Die Kleingartenanlage mit ihrem lockeren Gehölzbestand bleibt als grünes Band entlang der Westgrenze des Bebauungsplangebietes bestehen.
- Die Wendeschleife vor dem Skandinavienkai ist als Dreiecksform ausgebildet und wird auf der Ost- und Westseite jeweils von einer Baumreihe eingefasst.

- In der Mitte der Wendeschleife wird eine Rasenfläche angelegt, als Wildblumenwiese mit einzelnen Baumgruppen.
- Um die Bodenversiegelung so gering wie möglich zu halten, sind untergeordnete, nicht durch den motorisierten Verkehr belastete Flächen in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen.

6.2.3.2 Ausgleichsmaßnahmen

Insgesamt ergibt sich ein rechnerischer flächenhafter Ausgleichsbedarf in einer Größenordnung von rund 1,3 ha. Außerdem sind 180 m Gewässerverlust auszugleichen.
Es sind 3 Ausgleichsflächen vorgesehen, die innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck liegen. Bei den Ausgleichsflächen M-2 und M-4 handelt es sich um einen flächenhaften Ausgleich, bei der Fläche M-3 wird ein linearer Ausgleich durch die Entrohrung eines Gewässers vorgenommen.

Ausgleichsfläche M-2

Die Ausgleichsfläche M-2 befindet sich nordöstlich des Plangebietes. Es handelt sich um einen Bereich am Bahnhof "Travemünde-Hafen". Den Großteil der Fläche bildet eine Ruderalvegetation mit dem Hauptbestandteil Birken sowie im östlichen Abschnitt ein kleiner Bereich mit einer z.T. als Parkplatz genutzten vegetationsarmen Schotterfläche. Es stellt sich naturräumlich eine ähnliche Situation wie auf den geplanten gewerblichen Bauflächen dar, daher ist die Fläche am Hafenbahnhof besonders als Ausgleichsfläche für die geplanten Eingriffe geeignet.
Die Ruderalfläche soll, ergänzt um das Schotterareal weiterhin der natürlichen ungelenkten Sukzession überlassen werden. Es wird eine Initialpflanzung mit Birken, Sal-Weide, Sanddorn und Dünen-Rose erfolgen. Die Fläche soll sich zukünftig zu einem Feldgehölz entwickeln.

Ausgleichsfläche M-3

Die Ausgleichsfläche M-3 befindet sich in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten im Süden Lübecks. Die Hühnerbek, ein Gewässer II. Ordnung, verläuft dort nordwestlich der Ortslage Moorgarten und mündet bei Nienhüsen in die Grienau. Im Bereich zwischen dem Brandenweg bis ca. 100 m westlich der Nienhüsener Straße ist die Hühnerbek verrohrt. Die anschließenden Bachabschnitte verlaufen naturbelassen. Es soll eine Offenlegung und Renaturierung des momentan verrohrten Abschnitts der Hühnerbek erfolgen, um einen durchgängigen, ökologisch wertvollen Bachlauf herzustellen. Die Entrohrung der Hühnerbek dient als Ausgleich für die Verrohrung des Grabens westlich der Travemünder Landstraße.
Die Hühnerbek ist bei Nienhüsen im Abschnitt zwischen dem Brandenweg bis ungefähr 100 m westlich der Nienhüsener Straße verrohrt. Im September 2004 ist ein Konzept zur Renaturierung dieses Abschnitts erstellt worden, um eine Verbesserung der ökologische Durchgängigkeit zu erzielen. Die Offenlegung der Hühnerbek erfolgt zunächst in einem Teilstück, für das das Einverständnis der Eigentümer bereits vorliegt.
Das Gewässer wird ab dem Durchlass beim Brandenweg in Fließrichtung auf einem ca. 150 m langen Teilstück entrohrt und offengelegt. Es soll ein mäandrierender Bachlauf mit einem naturraumtypischen Gewässerprofil und standortgemäßem Sohlsubstrat angelegt werden. Im Uferbereich erfolgt eine Initialpflanzung mit standortgemäßer Vegetation, beispielsweise mit Erle, Faulbaum, Schneeball und Weidenarten. Mit den Rückbaumaßnahmen an der Hühnerbek werden die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, die durch die Verrohrung des Grabens im Bebauungsplangebiet entstehen, ausgeglichen. Für die Offenlegung dieses Teilstückes der Hühnerbek liegen bereits der Wasserrechtsantrag sowie umfangreiche Planungen zur ingenieurtechnischen Ausformung des Gewässers vor. Die Ausführung erfolgt durch den Bereich Wasser und Hafen der Hansestadt Lübeck.

Ausgleichsfläche M-4

Die geplante Ausgleichsfläche M-4 liegt in der Siedlung Dornbreite im Westen des Stadtgebietes. Das Flurstück wird ackerbaulich genutzt und ist an den Langseiten von

Kleingärten bzw. einer Ackerfläche begrenzt. An der südöstlichen Schmalseite verläuft die Autobahn A1. In Richtung Nordosten schließt sich die Niederung des Flutgrabens an. Dort befinden sich zahlreiche Ausgleichsflächen anderer Bauvorhaben mit dem Ziel, eine offene Wiesen- und Weidenlandschaft mit eingestreuten Sukzessionsflächen sowie vorwiegend linearen Gehölzstrukturen zu entwickeln.
Die gute Eignung der Fläche für Ausgleichsmaßnahmen und das hohe Aufwertungspotenzial leitet sich zum einen aus der derzeitigen Nutzung (Ackerbau) und aus der Lage innerhalb der Biotopverbundachse Flutgraben ab.
In ihrer Lage und Qualität sind die Eingriffsflächen in Travemünde und die Flächen am Steinrader Damm etwa vergleichbar. Beide liegen relativ isoliert und sind teilweise durch angrenzende Verkehrsflächen vorbelastet. Das Areal am Steinrader Damm weist jedoch durch die Verbindung zu anderen Ausgleichsflächen wesentlich höhere Qualitäten für den Arten- und Biotopschutz auf.

6.2.3.3 Übersicht über die in Betracht kommenden anderweitigen Lösungsmöglichkeiten
Die wesentlichen Ziele des Bebauungsplanes lassen sich mit anderen Lösungsmöglichkeiten nicht erreichen, da die Planung eine Reaktion auf die bereits planfestgestellte Erweiterung des Skandinavienkais ist. Lediglich die geplanten Gewerbegebiete westlich der Travemünder Landstraße wurden nochmals überprüft. Ursprünglich sah der Entwurf vor, nahezu die gesamte Fläche zwischen den Kleingärten und der Travemünder Landstraße zu bebauen. Aufgrund der, bei der Bestandsaufnahme im November 2004 dargelegten Hochwertigkeit der Fläche aus naturschutzfachlicher Sicht wurde auf das südlichste Baufeld zugunsten des Erhaltes des Vegetationsbestandes verzichtet. Nach weitergehenden Untersuchungen insbesondere bezüglich der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurde das geplante Gewerbegebiet zugunsten des Erhalts des Biotopbestandes nochmals verkleinert.

6.3 Zusätzliche Angaben

6.3.1 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen
Als Grundlage zur Berechnung der schalltechnischen Vorbelastung wurde die TA-Lärm angewandt, ansonsten liegt der schalltechnischen Untersuchung die DIN 18005 zu Grunde. Die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich in Natur und Landschaft wurde anhand des gemeinsamen Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein vom 3. Juli 1998 erstellt. Die Bestimmung der Bodenbelastung wurde nach der Bundes-Bodenschutzverordnung erstellt. Schwierigkeiten haben sich dadurch ergeben, dass ein Grundstückseigentümer dem Gutachter den Zugang zu seinem Grundstück verweigert hat.

6.3.2 Maßnahmen zur Überwachung
Gegenstand der Überwachung sind die erheblichen und unvorhergesehenen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten. Das Monitoring dient dazu, Abweichungen von der im Umweltbericht festgehaltenen Prognose der Umweltauswirkungen rechtzeitig zu erkennen. Es versetzt die Kommune in die Lage, Maßnahmen zur Abhilfe nachteiliger Entwicklungen zu ergreifen. Der Umweltbericht kommt auf Grundlage der biologischen Gutachten zu der Schlussfolgerung, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume für seltene und geschützte Tierarten auszuschließen bzw. im Gebiet ausgleichbar sind, wenn die beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden. Die Entwicklung ist durch eine biologische Begleitung des Vorhabens zu überprüfen. Anhand der potentiell bedeutsamen Artenvorkommen bei den Fledermäusen sollten auf die Potentialanalyse aufbauende Katierungen erfolgen. Die Überwachung der Fledermauspopulation bezieht sich generell auf die Durchführung der Planung, setzt also mit den Baumaßnahmen ein und sollte sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken. Für die Bepflanzungen besteht eine zweijährige Gewährleistungspflicht. Anschließend gehen die im Bereich der öffentlichen Flächen angelegten Bepflanzungen in das Eigentum

der Hansestadt Lübeck über und werden von den zuständigen Bereichen überwacht. Die vorhandenen Kleingärten sind insgesamt verpachtet und sind in einem gepflegten Zustand. Die Gärten befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, der für Kleingärten zuständige Bereich wird den Zustand der Anlage zukünftig überprüfen.

6.3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Aufstellung des Bebauungsplanes im Bereich Fischereihafen/ Baggersand erfolgt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung am südlichen Ortsrand Travemündes sicher zu stellen. Der Bebauungsplan ist durch die Verlegung der Kreisstraße 20 (Travemünder Landstraße) aus dem Hafengebiet erforderlich geworden. Den Schwerpunkt der Planung bildet die Schaffung bzw. Absicherung des Planungsrechtes insbesondere für die Erhaltung bzw. Errichtung von hafennahen Gewerbeflächen. Die Untersuchung eines alternativen Standortes ist nicht erfolgt, da es sich hauptsächlich um eine Planung im Bestand handelt. Die Flächen zwischen der Travemünder Landstraße und den Kleingärten sollen teilweise für Bootslagerhallen u. ä. genutzt, d.h. die potentiellen Gewerbegebiete sollen nahezu vollständig versiegelt werden. Das betrifft Ruderal- und Gehölzflächen sowie teilweise auch einen temporär wasserführenden Graben.

Für die einzelnen Schutzgüter wurden folgende Untersuchungsschwerpunkte zu Grunde gelegt. Für das Schutzgut Mensch die Lärmimmissionen durch den angrenzenden Skandinavienkai und die Erfassung von Altlasten, für das Schutzgut Pflanzen, Tiere sowie Landschaft die Beeinträchtigung von nach § 25 Landesnaturschutzgesetz geschützten Flächen und die Ermittlung und Bewertung von Pflanzen und Tieren, für das Schutzgut Boden der Grad der Versiegelung, für das Schutzgut Wasser die Überplanung eines vorhandenen Grabens, für das Schutzgut Klima die Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse und für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter die Berücksichtigung von vorhandenen wirtschaftlichen Nutzungen.

Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzung durch Schallimmissionen wird durch die Festsetzung von flächenbezogenen immissionswirksamen Schalleistungspegeln verhindert. Mögliche Altlasten wurden kartiert, untersucht und soweit eine Gefährdung vorliegen könnte entsprechend in den Bebauungsplan eingetragen. Im Rahmen der faunistischen Potentialanalyse wurden auf der Grundlage der aktualisierten Biotoptypenkartierung die Vorkommen der folgenden 5 Tiergruppen beurteilt: Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter. Die Tierlebensräume umfassen die für die lokale Fauna bedeutendsten Teile des Plangebietes. In den Funktionsräumen Kleingartenanlage „Siechenbucht“ und der Sukzessionsflächen zwischen den Kleingärten und der Travemünder Landstraße finden sich hinsichtlich der Lebensraumfunktion für die Tierwelt sowohl hoch- als mittelwertig eingestufte Bereiche. Die Sukzessionfläche ist Lebensraum lokal gefährdeter bis stark gefährdeter Tierarten aus allen 5 Gruppen, dazu zählen insbesondere nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG streng geschützte Fledermausarten. Konkrete Hinweise auf ein Zwergfledermausquartier haben sich für die beiden großen Linden im Zufahrtsbereich zu den Kleingärten ergeben. Für die Fledermäuse sind diese Altbäume das vermutlich wertvollste Strukturelement des gesamten Planungsraumes. Daher wurden die Linden bei der Planung berücksichtigt und werden erhalten. Trotz der Insellage und den erheblichen Störeinflüssen ist die Sukzessionsfläche auf der Basis einer fünfstufigen Bewertungsskala in seiner Bedeutung als Tierlebensraum in die zweithöchste Stufe IV (Wertstufe: hoch) einzuordnen. Die Kleingartenanlage hingegen ist überregional nicht von Bedeutung. Zwischen der Sukzessionsfläche und der Kleingartenanlage bestehen aus faunistischer Sicht verschiedene Wechselbeziehungen.

6.4 Zusammenfassende Erklärung

Nach Abschluss der einzelnen Verfahrensschritte (Beteiligung der Behörden, der Öffentlichkeit, Beschlussfassung) wird dargelegt, inwieweit die Ergebnisse der Umweltprüfung Eingang in die Planung gefunden haben.

7 Kosten

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen folgende überschläglich ermittelte Kosten:

Umbau der Travemünder Landstraße	1.430.000 Euro
Bau der Wendeanlage	570.000 Euro
Schmutz-/Regenwasserentsorgung	200.000 Euro
Gesamtkosten	2.200.000 Euro

Die Kosten sind im Investitionsprogramm des Bereiches Verkehr aufgenommen worden. Mit einem Beginn der Ausbaumaßnahmen ist hiernach nicht vor dem Jahr 2012 zu rechnen.



Plananhang zur Bebauungsplanbegründung

LAIRM CONSULT GmbH
Beratendes Ingenieurbüro für Akustik, Luftreinhaltung und Immissionsschutz

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 32.07.00 "Fischereihafen/Baggersand-Teilbereich West" der Hansestadt Lübeck

Proj.-Nr. 05007

A1.1
Umgebungskarte mit Immissionsorten und maßgeblichen Geräuschquellen

Maßstab: 1 : 5.000

Übersicht der dargestellten Objekte

- Punktquelle
- Linienquelle
- Flächenquelle
- Haus
- Zylinder
- Brücke
- Immissionspunkt

Farbskala für die Darstellung der unterschiedlichen Nutzungseinstufungen

- (ohne Nutzung)
- Kurgebiet
- reines Wohngebiet
- allg. Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Sondergebiet
- Erholungsgebiet

erstellt durch:
LAIRM CONSULT GmbH
Hauptstraße 45
22941 Hammoor
Tel. 04532 / 28 09 0
Fax 04532 / 28 09 15
info@lairm.de
www.lairm.de

Programmsystem: Cadna/A für Windows
Datakustik GmbH, München
Version 3.4.109, August 2004

Hammoor, 28.09.05
C:\Daten\Projekte\05007 Fischereihafen\Cadna\Plandarstellungen\Anlage A 1.1

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14676
öffentlich

Lübeck, 29.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Marcel Hoppe (E-Mail: marcel.hoppe@luebeck.de Telefon: 122 - 6546)

Außerplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem. § 82 I GO für das Haushaltsjahr 2025 im Produkt 111029 Gebäudemanagement für die Maßnahme Errichtung Interimsschule Kanalstraße auf der Parkplatzfläche P1

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der anteiligen Mitteldeckung im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 1,7 Mio. Euro für den außerplanmäßigen Ankauf der Modulschule als Interimsschule an der Kanalstraße auf der Parkplatzfläche P1 des PSK 111029 608 7851000 erfolgt durch ungeplante Mehreinzahlungen von Fördermitteln aus dem PSK 111029 543 7851000 „Grundschule am Koggenweg“ (Mensa) in Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro sowie aus verfügbaren Mitteln im PSK 111029 558 7851000 „Hansehalle Ertüchtigung Bundesliga“ in Höhe von rund 200.000 Euro wird zugestimmt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
4.401 Schule und Sport	zustimmend

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Es handelt sich um eine Interimsschule als Kaufobjekt mit einer geplanten Standzeit von 5 Jahren. Eine Beteiligung erfolgt in den „Hauptprojekten“ der jeweiligen Schulstandorte.

Die Maßnahme ist:	x	neu
		freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung: Es handelt sich um eine Interimsmaßnahme. Der Klimaschutz wird in den „Hauptprojekten“ berücksichtigt. In den Interimsmaßnahmen findet er entsprechend der gesetzlichen Anforderungen Anwendung.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ab dem Schuljahr 2026/27 besteht bei den vier Innenstadtgymnasien ein erhöhter Raumbedarf aufgrund des Wechsels der Beschulung von G8 auf G9.

Gemäß der Beschlussvorlage VO/2024/13204 *Beschluss zum Interimskonzept im Rahmen der Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen an den Lübecker Innenstadtschulen, des erhöhten Flächenbedarfes, der G9-Erweiterung und des eventuellen Bedarfs an der in Planung befindlichen Schule Geniner Ufer* werden die Bedarfe der Ernestinenschule und des Katharineums durch die Errichtung einer Interimsschule auf der Parkplatzanlage P1 in der Kanalstraße gegenüber der Musikschule gedeckt. Die Interimsflächen werden bis zur Inbetriebnahme der Maßnahme Mixed-Use im ehemaligen Karstadtgebäude, wo die bis dahin fehlenden Flächen für die G9 Erweiterung final zur Verfügung stehen werden, und im Anschluss für den Sanierungszeitraum an der Ernestinenschule, Standort Burgschule, benötigt.

Gemäß Beschluss des Hauptausschusses zur VO/2025/13925 *Errichtung der „Interimsschule Kanalstraße“ auf der Parkplatzfläche P1, Kanalstraße, 23552 Lübeck* soll für die Interimsschule in Modulbauweise die Option „Kaufanlage“ anstelle einer „Mietanlage“ zum Tragen kommen. Der Bürgermeister wurde per Beschluss aufgefordert, einen Deckungsvorschlag im Investitionshaushalt zu unterbreiten.

Um eine fristgerechte Fertigstellung zum Sommer 2026 zu erreichen, wurde die Beauftragung der Modulschule im Sommer 2025 vorgenommen. Mit dieser Vorlage wird der Mittelbedarf entsprechend des Projektfortschritts konkretisiert und die Deckung im Investitionshaushalt nachgeführt. Da die Maßnahme kein Urbudget im Haushaltsjahr 2025 hat, muss diese außerplanmäßig verstärkt werden. Die Bewilligung einer außerplanmäßigen Mittelübertragung > 400.000 Euro gem. § 82 I GO ist seitens der Bürgerschaft freizugeben.

Die Fördermittel aus dem PSK 111029 543 7851000 „Grundschule am Koggenweg“ (Mensa) sind erst nach Fertigstellung der Maßnahme eingegangen, sodass das GMHL dementspre-

chend in Vorleistung getreten ist. Der verspätete Eingang der Förderung ist somit in 2025 ungeplant und kann gem. GemHVO-Doppik als unechte Deckung per apl. Bewilligung herangezogen werden.

Für den restlichen Fehlbetrag können die verfügbaren Mittel im PSK 111029 558 7851000 „Hansehalle Ertüchtigung Bundesliga“ als Deckung genutzt werden, da die Maßnahme Anfang 2026 fertiggestellt wird, was das Schlussrechnen der Maßnahme erst im Jahr 2026 zur Folge hat.

Begründung für die Dringlichkeit:
Eine Genehmigung des Mittelübertrags im November 2025 ist erforderlich, damit die zeitnah erwartete Abschlagsrechnung des Modulbauers fristgerecht zum vermeintlichen Zahlungsziel in diesem Jahr angewiesen werden kann.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651 Gebäudemanagement
Produkt: 111029
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 1 zur Vorlage vom 29.10.2025
VO-Nr.: VO/2025/14676
INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2025	2026	2027	2028
Erträge					
Aufwendungen	**-5.100.000,00**		-70.835,00	-170.000,00	-170.000,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	**-5.100.000,00**	**Fertigstellung 08/2026**	-70.835,00	-170.000,00	-170.000,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-5.100.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-2.295.000,00**	-153.000,00	-153.000,00	-153.000,00	-153.000,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	**-5.100.000,00**	**-1.700.000,00**	-3.400.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-5.100.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 608 7851000	Gebäudemanagement, Interimsschule Kanalstraße, Hochbaumaßnahmen	**-1.675.000,00**
(Mehr) Auszahlungen:	111029 608 7853000	Gebäudemanagement, Interimsschule Kanalstraße, Sonstige Baumaßnahmen	**-25.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-1.700.000,00**

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.

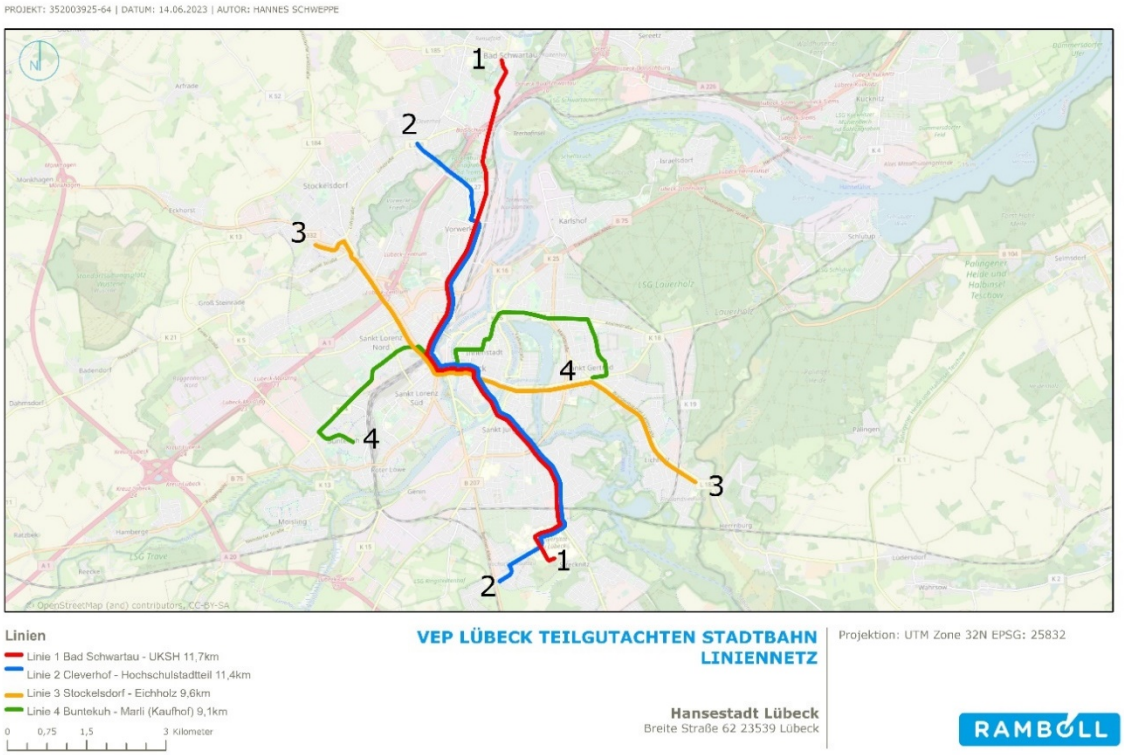


Abb. 1: Straßenbahn-Liniennetz

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:

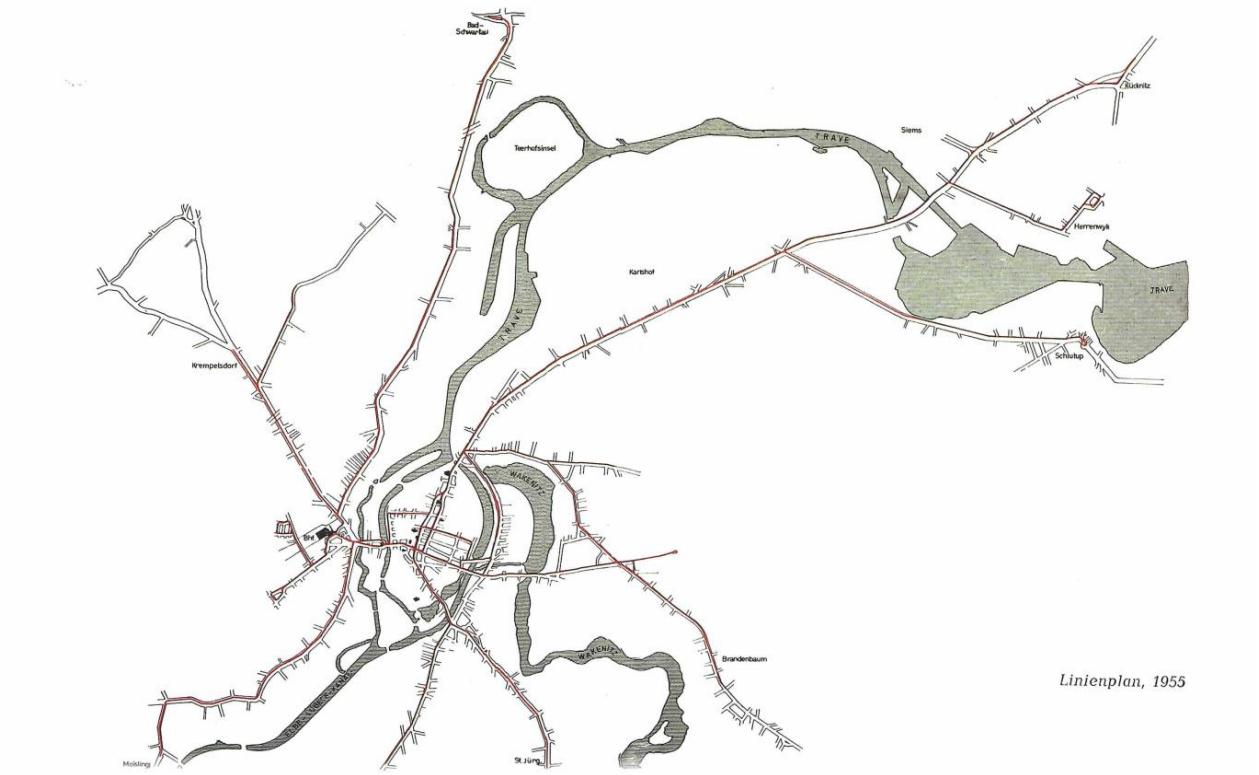


Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck)

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.

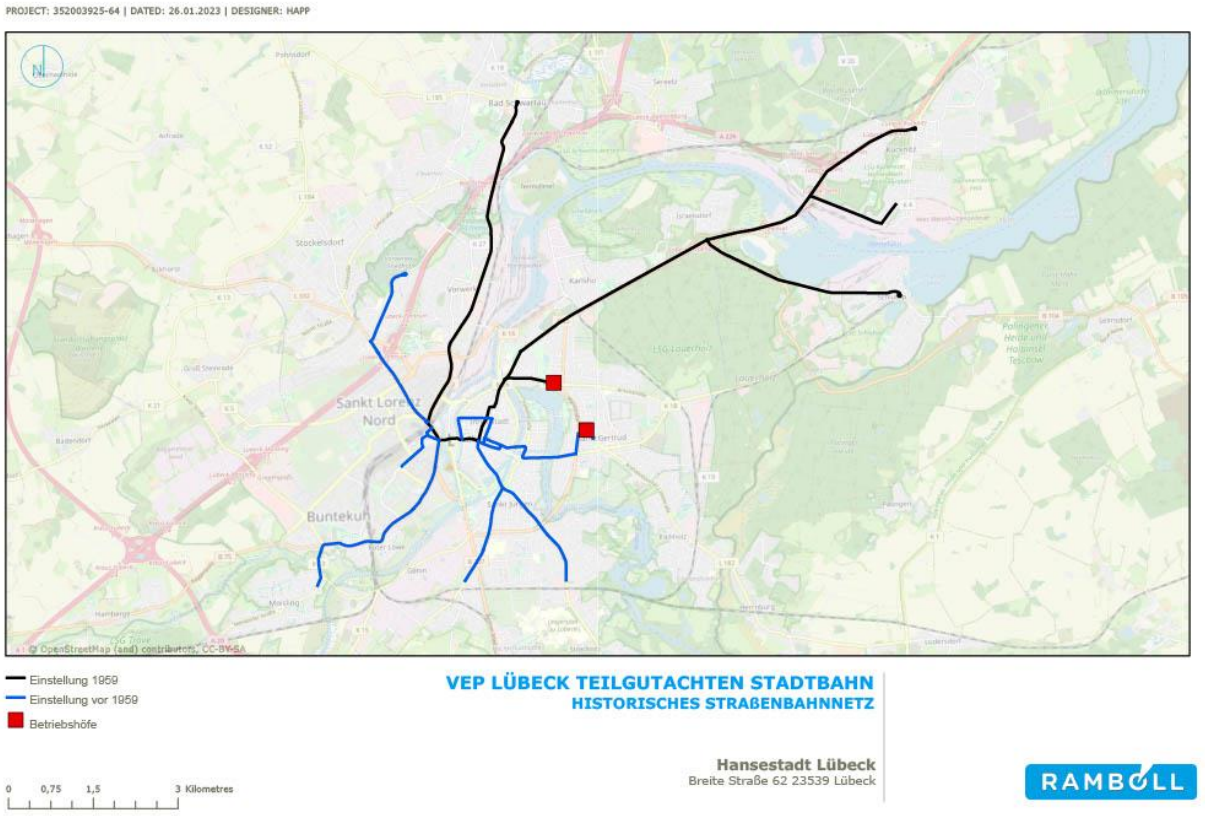


Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck

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.

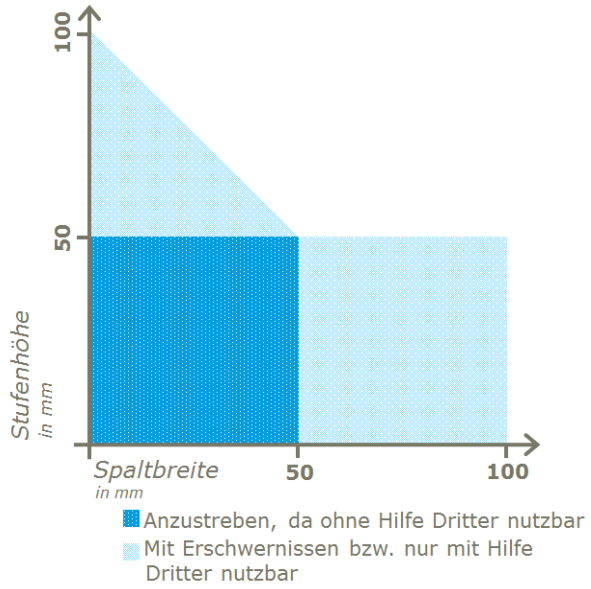


Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000

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.

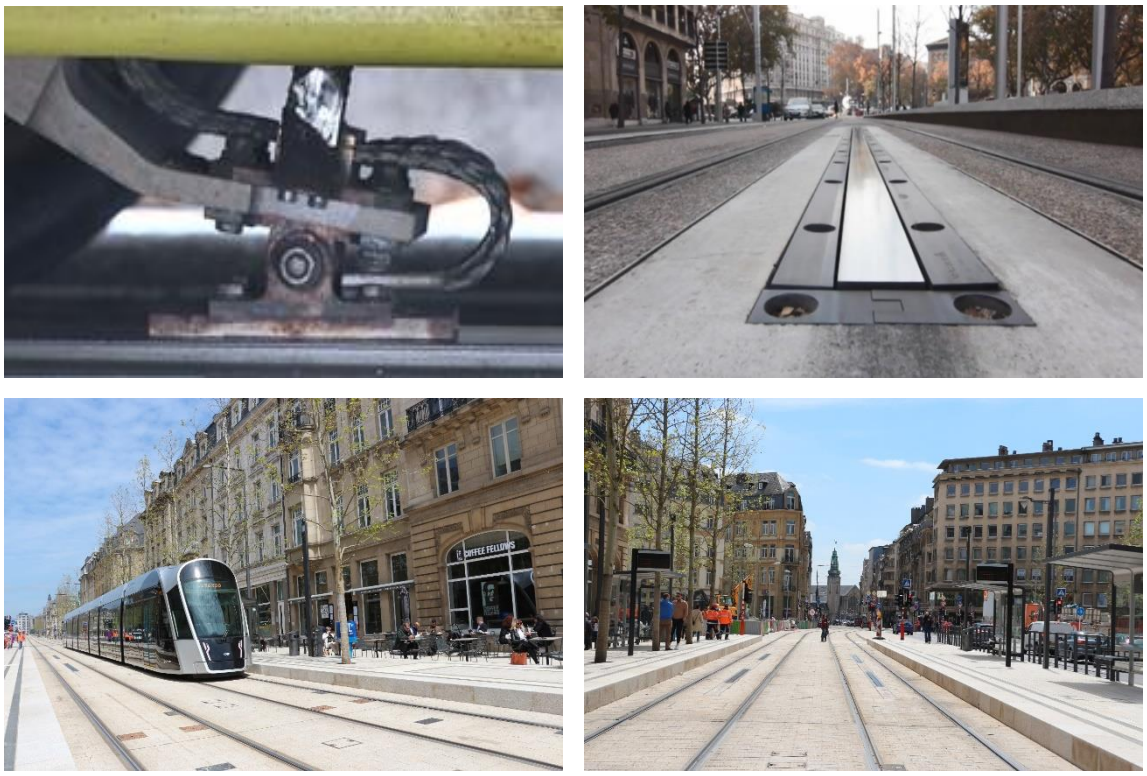


Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg)

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

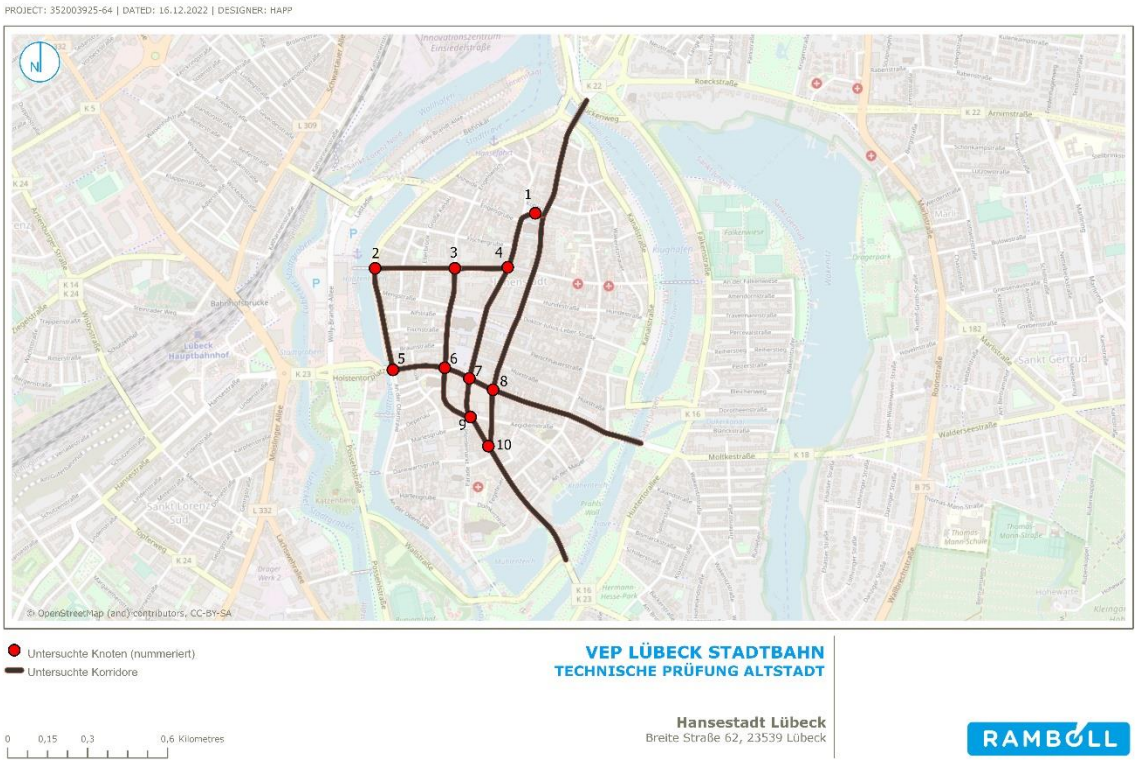


Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

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.

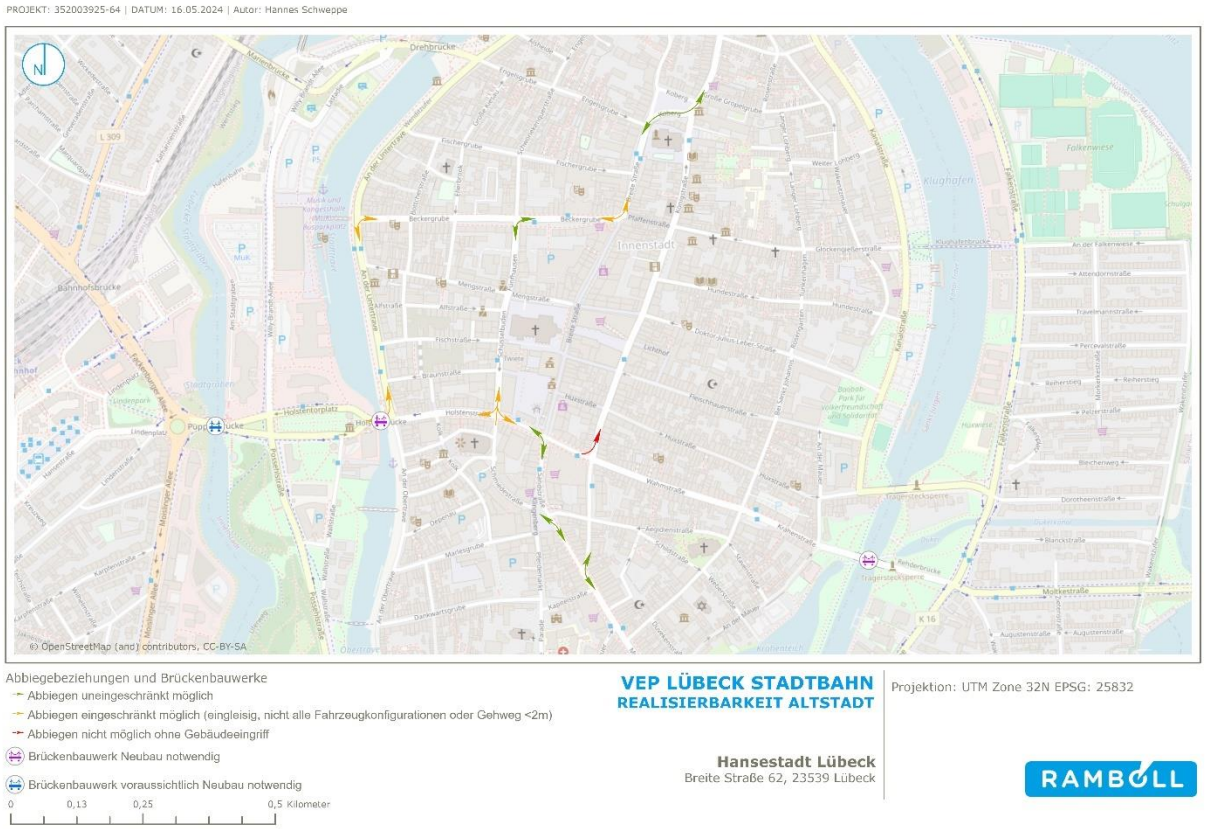


Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke

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.

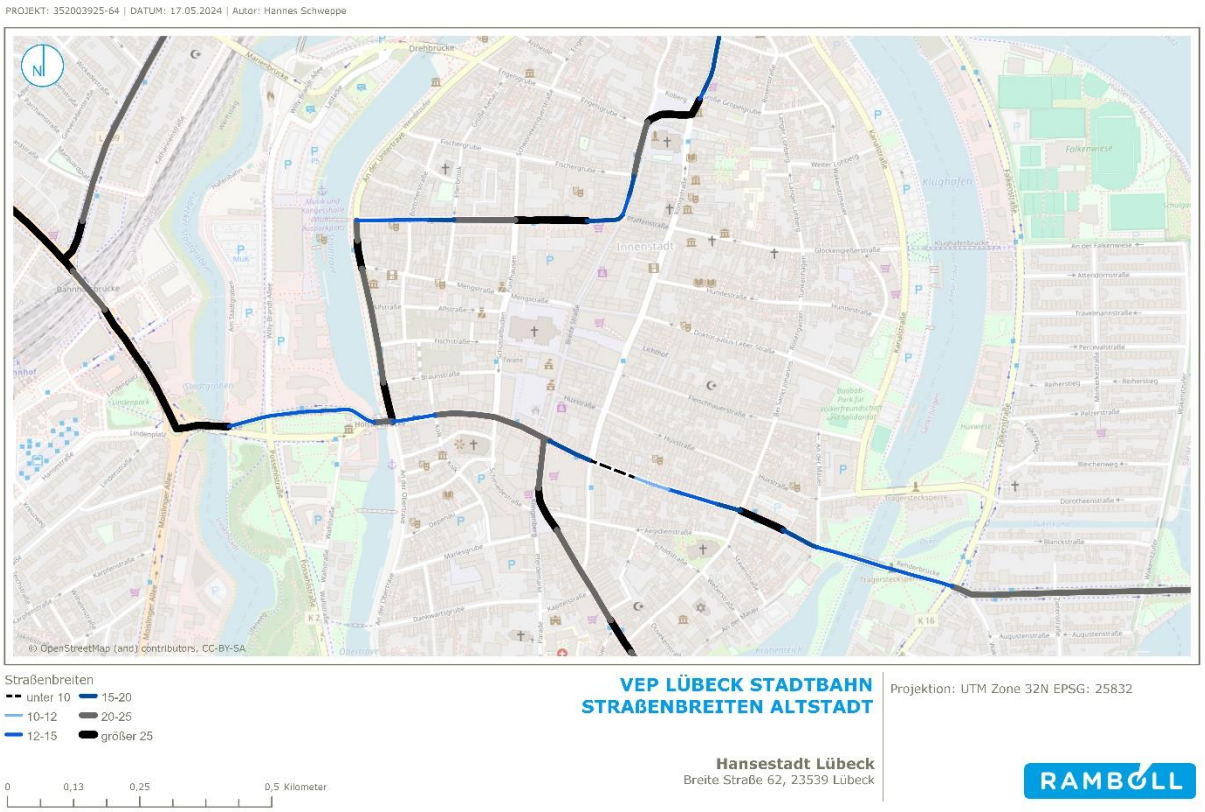


Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt

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

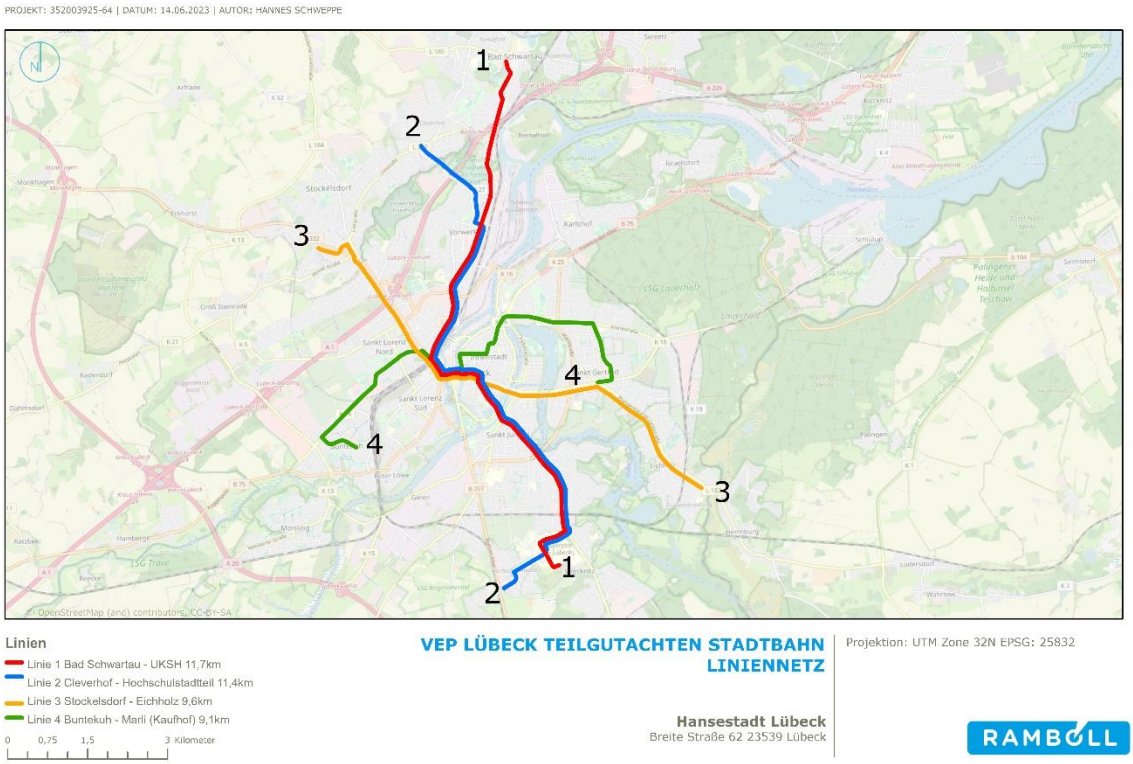


Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden

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		

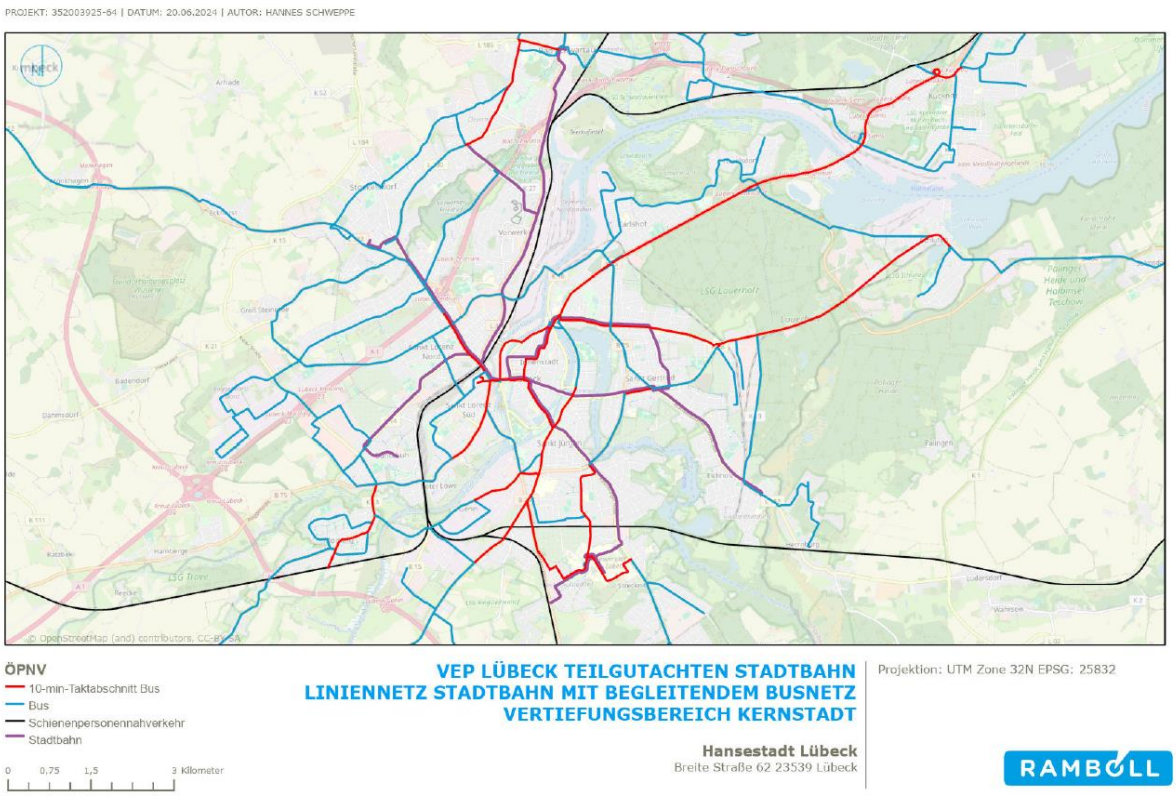


Abbildung 14: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck

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

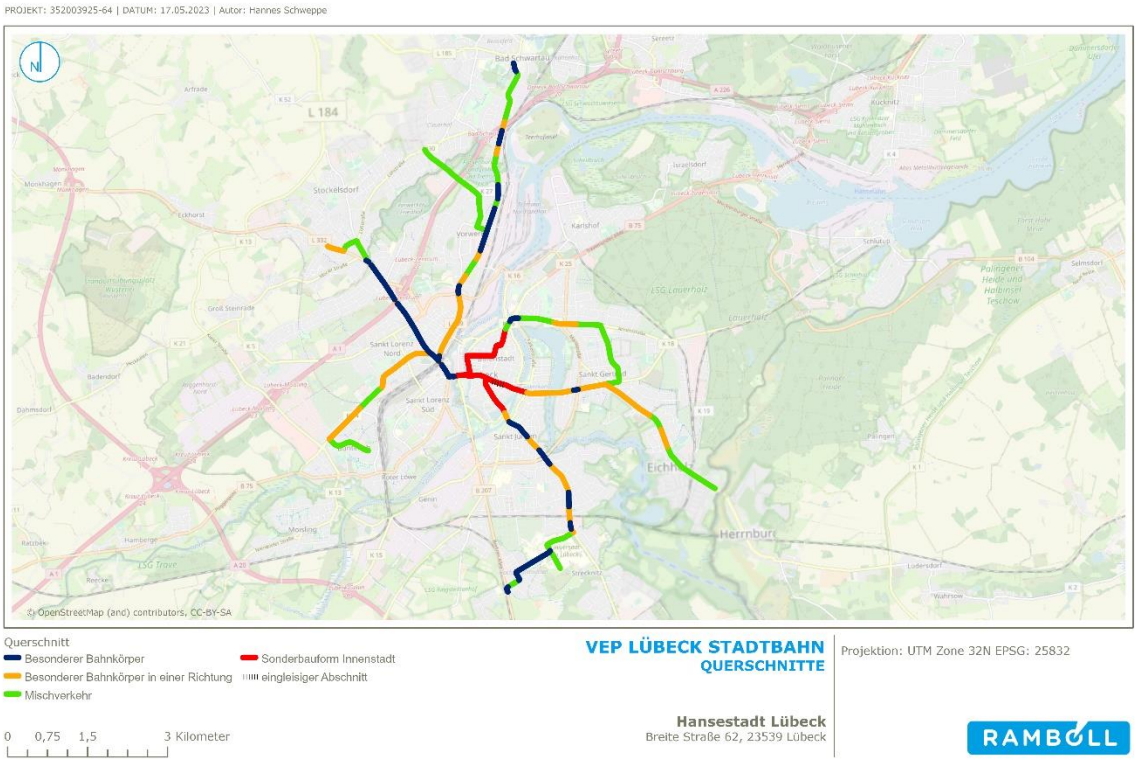


Abbildung 15: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz

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.

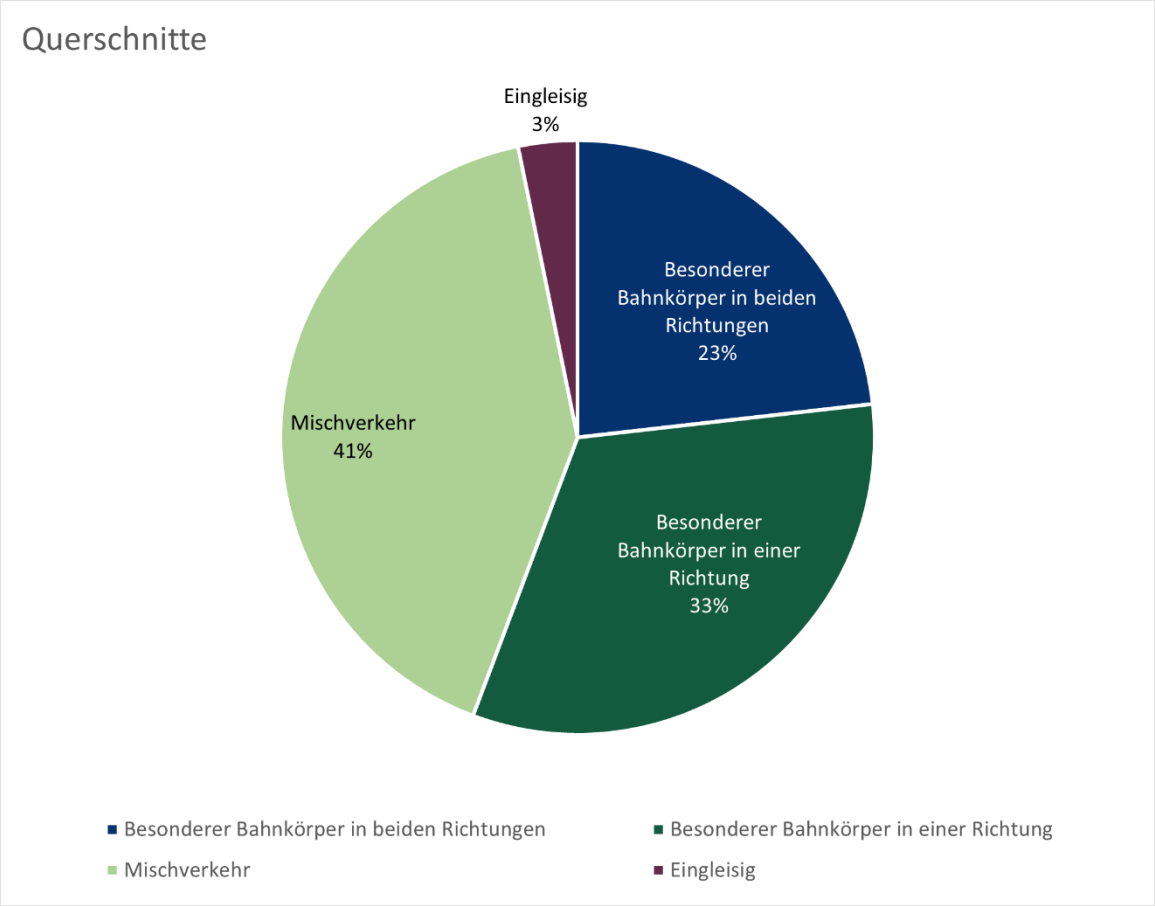


Abbildung 16: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in %

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).

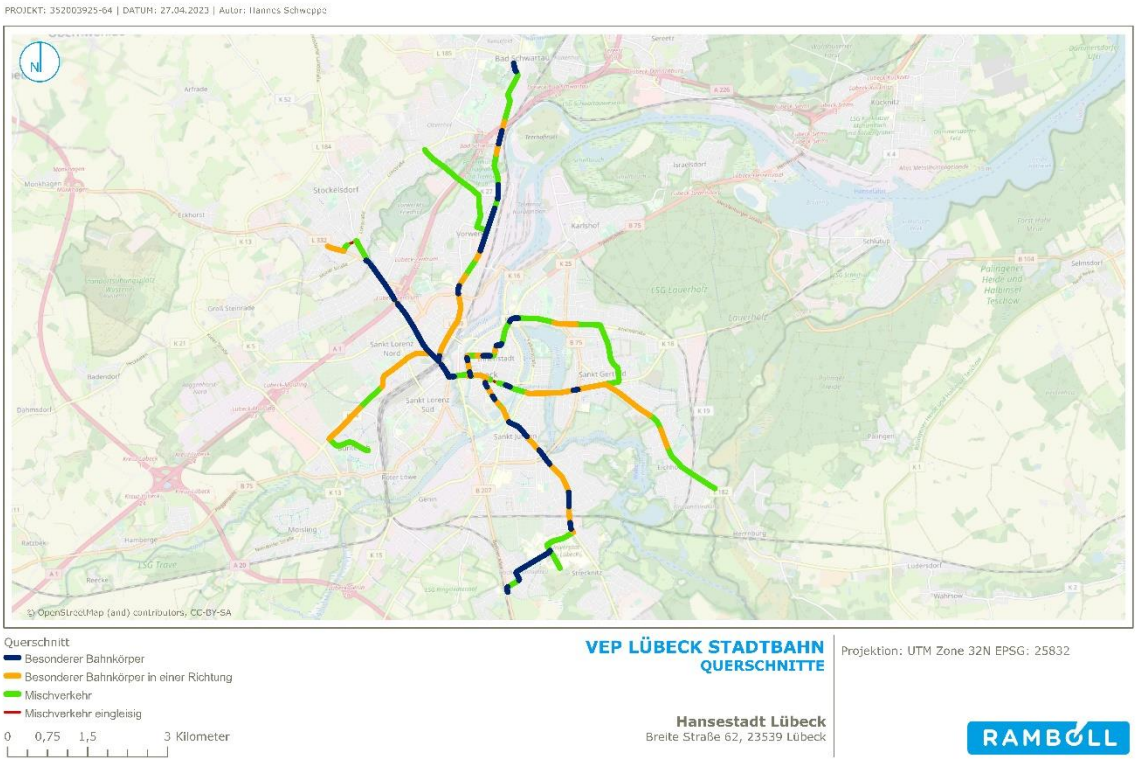


Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz

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.

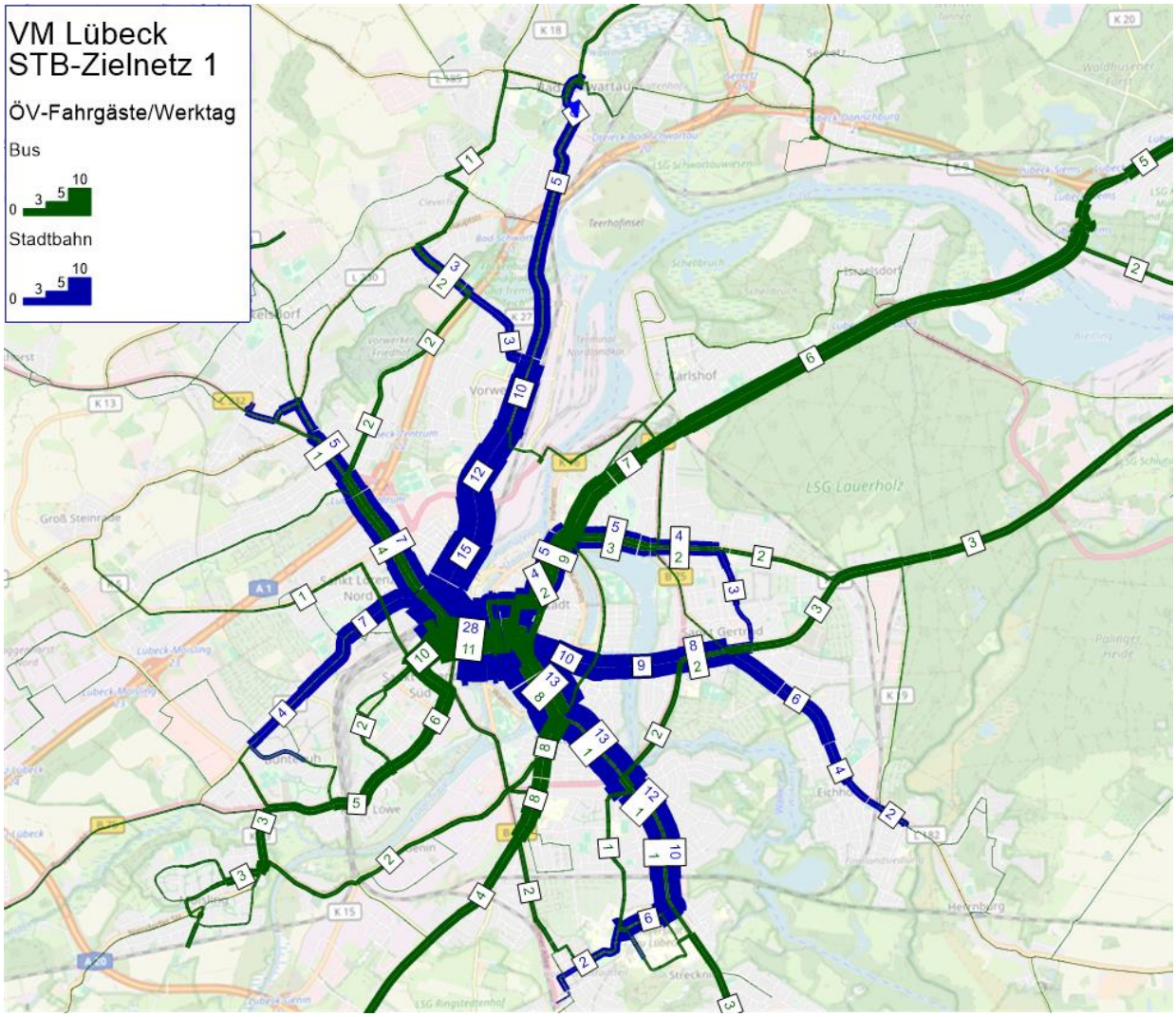


Abbildung 18: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1

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.

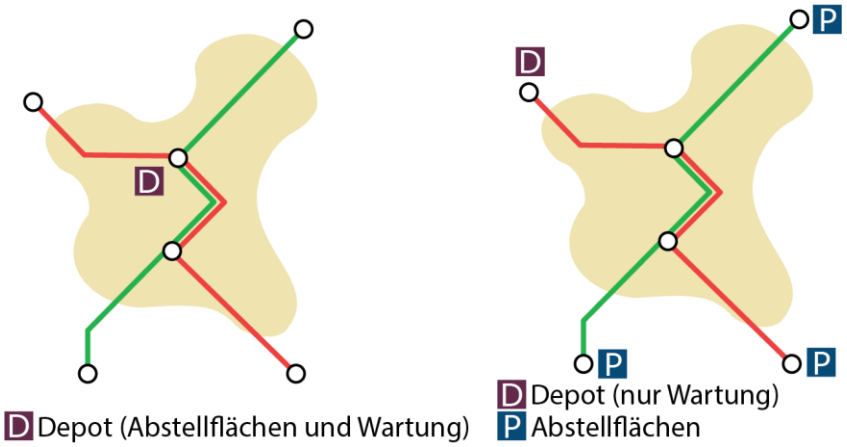


Abbildung 19: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten

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

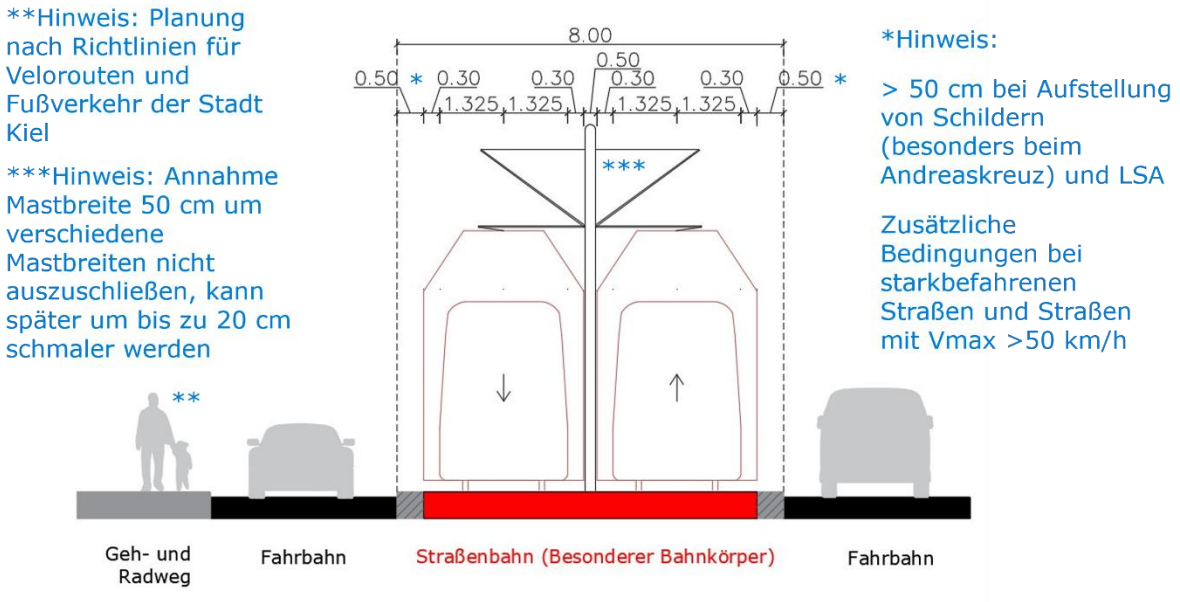


Abbildung 21: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

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

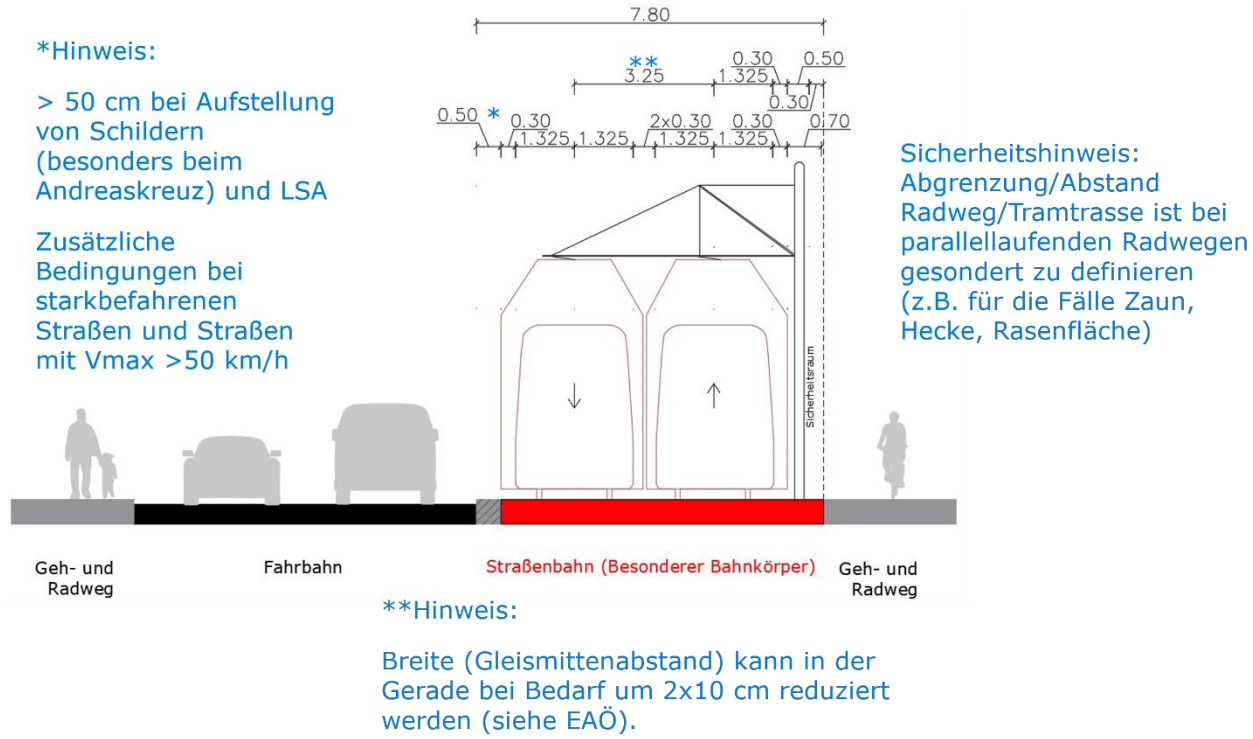


Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

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

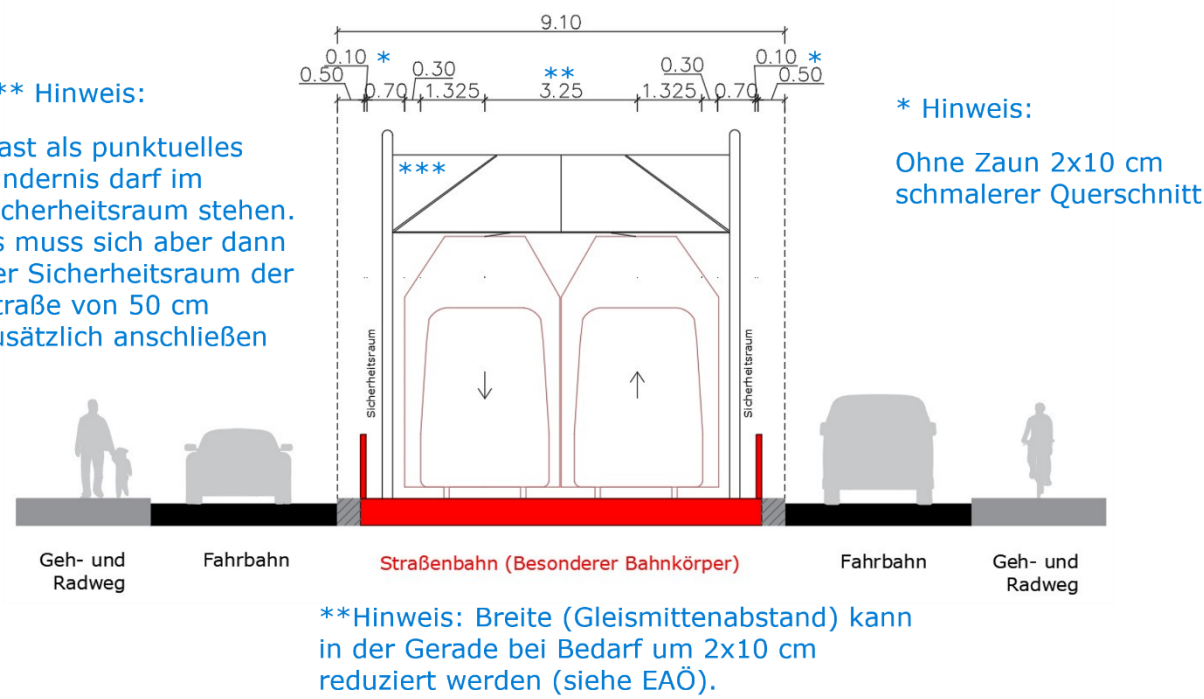


Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

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

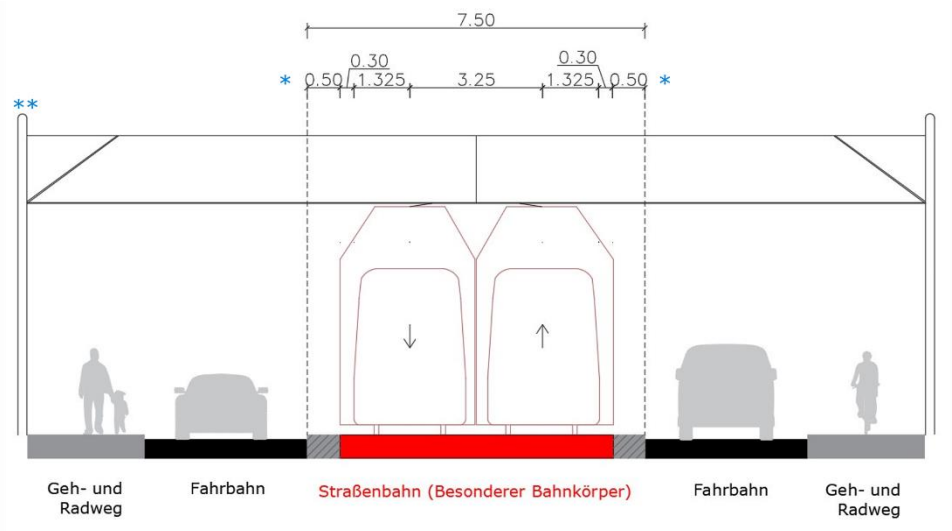


Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

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

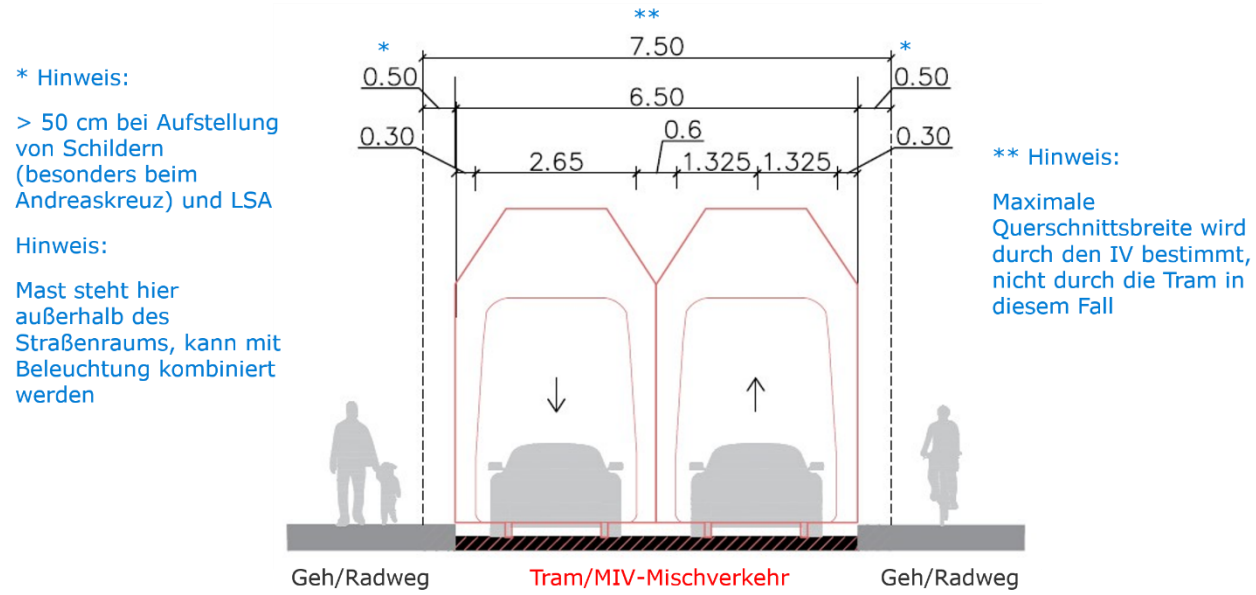


Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

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

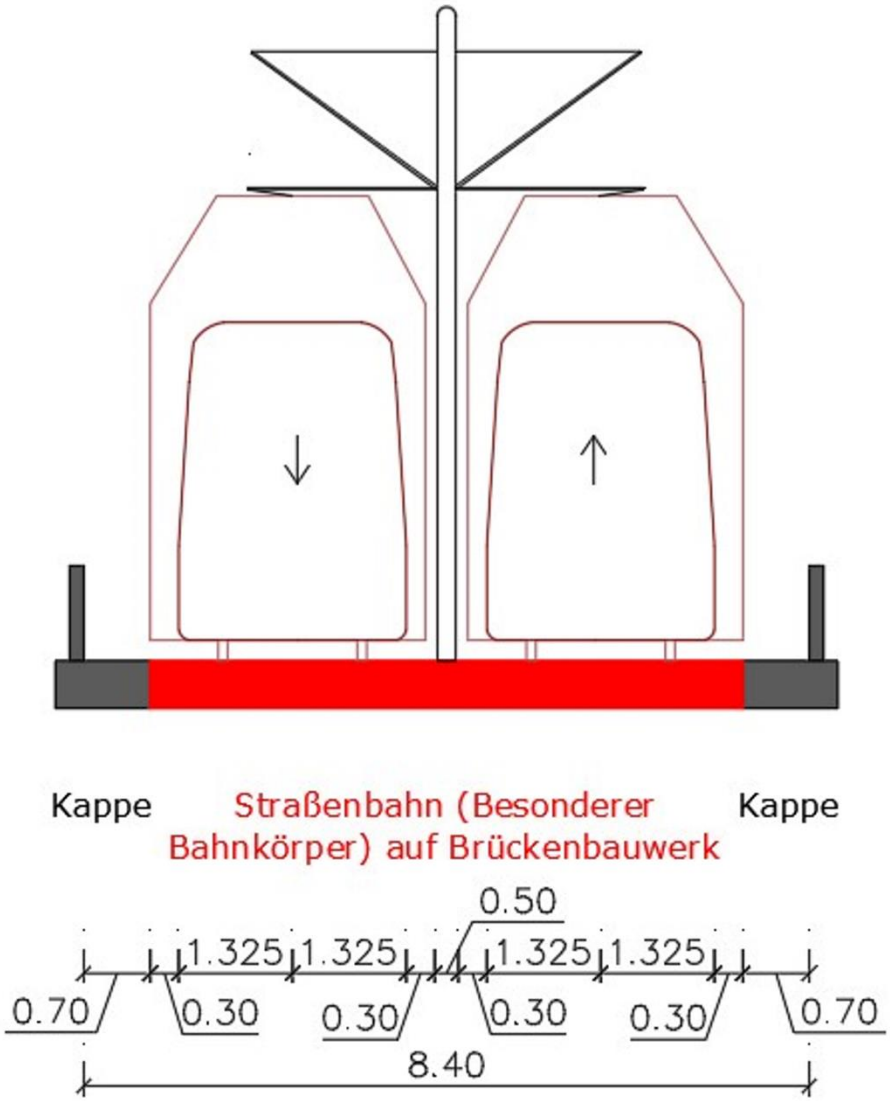


Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken

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.

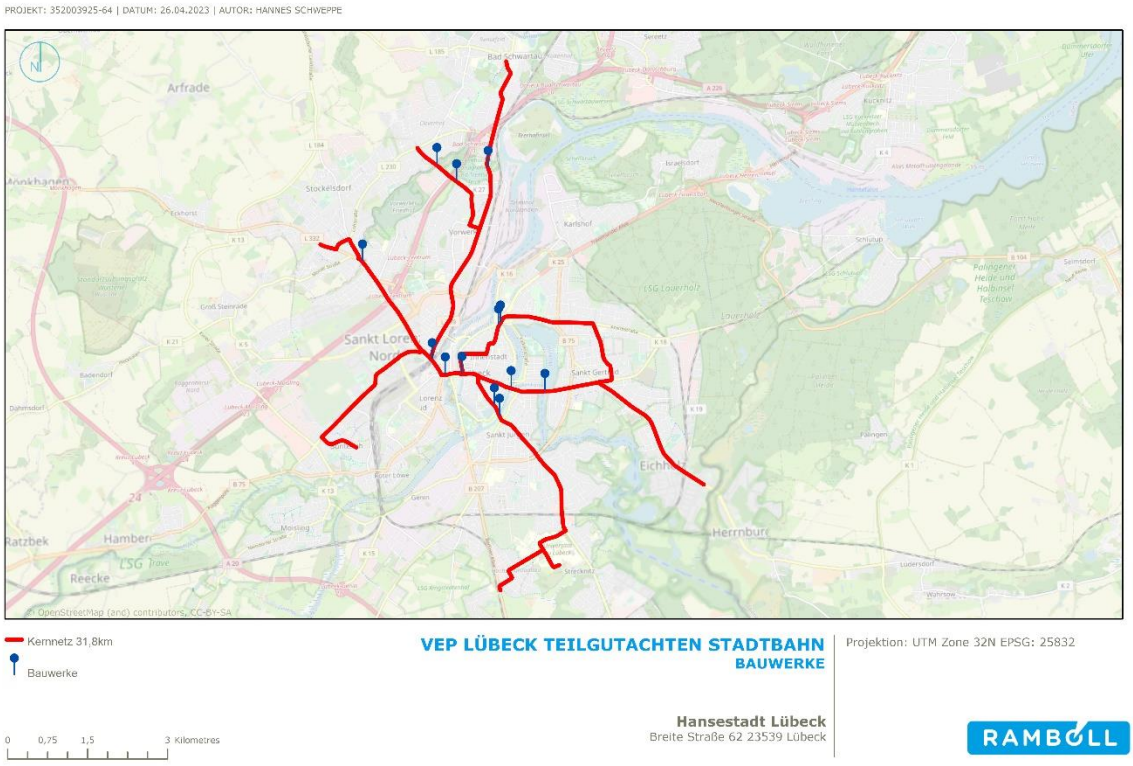


Abbildung 27: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz

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

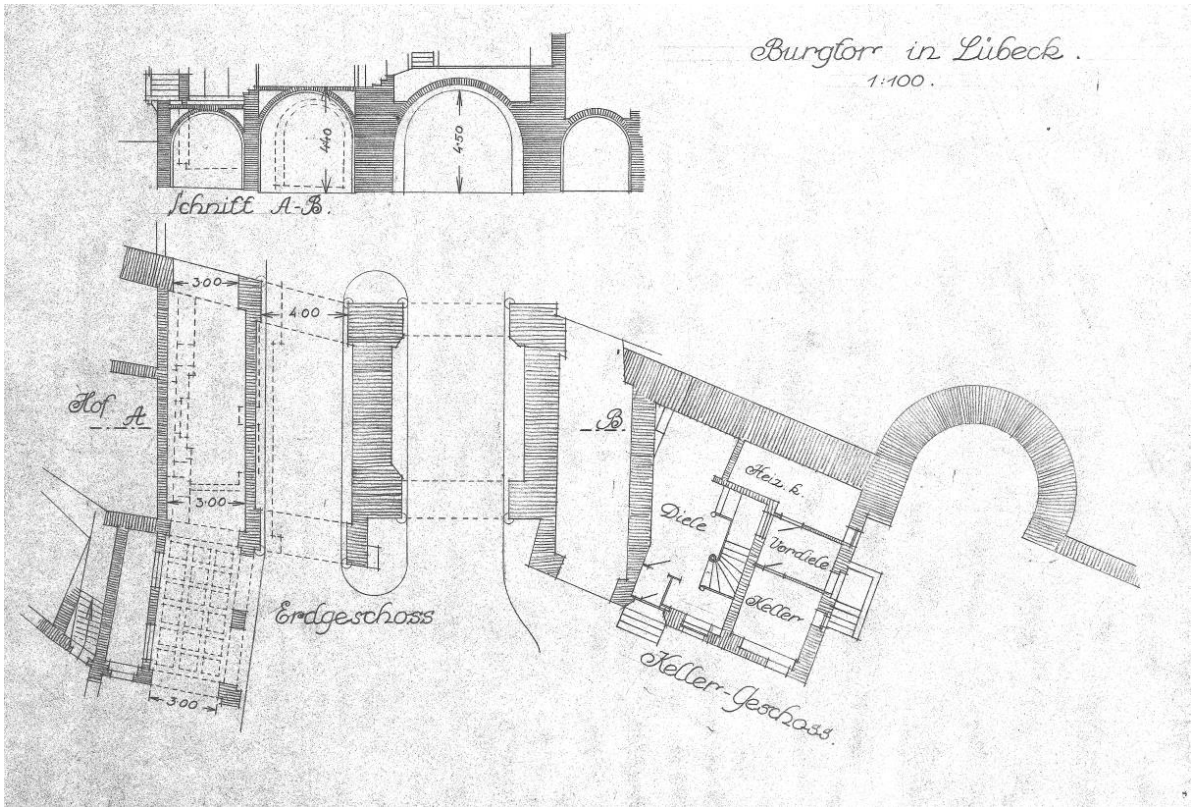


Abbildung 29: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt)

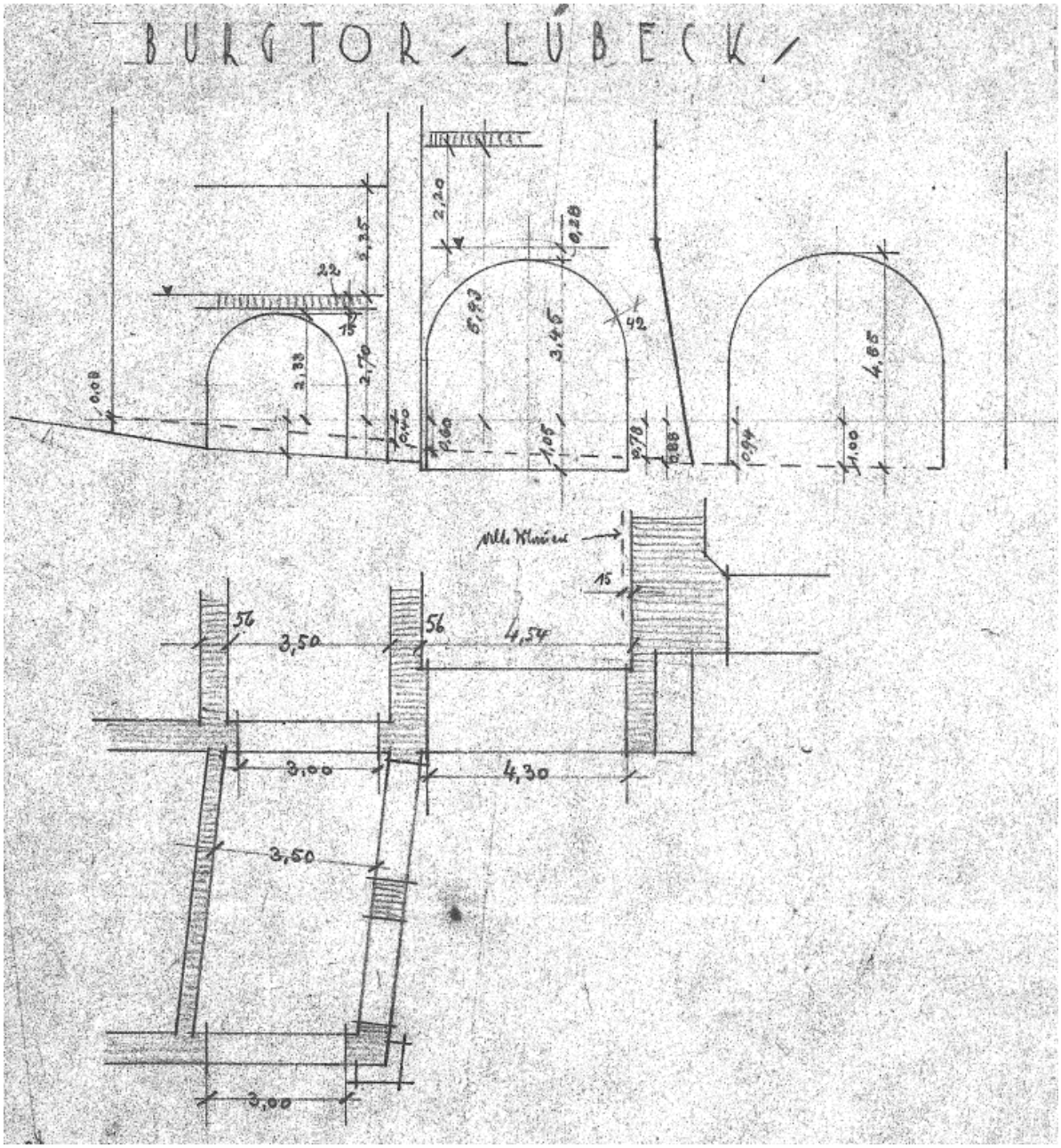


Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt)

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

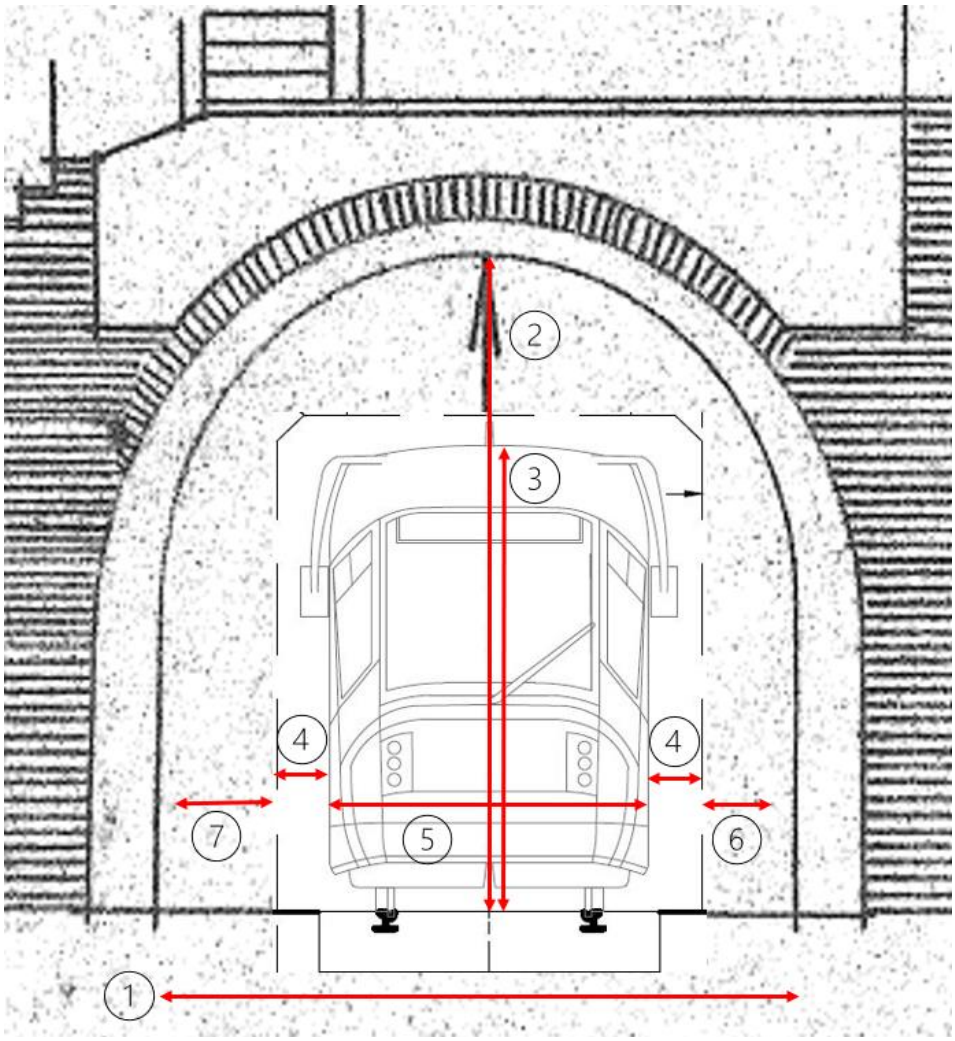


Abbildung 31: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor

- 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

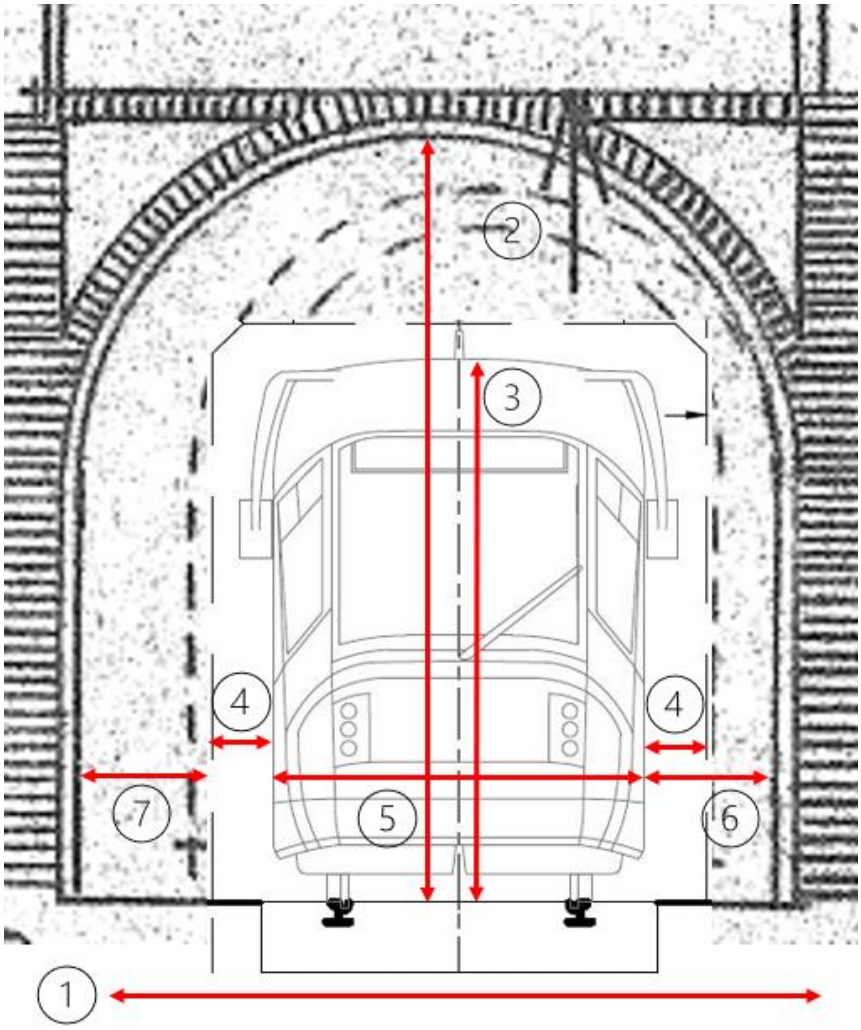


Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor

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.

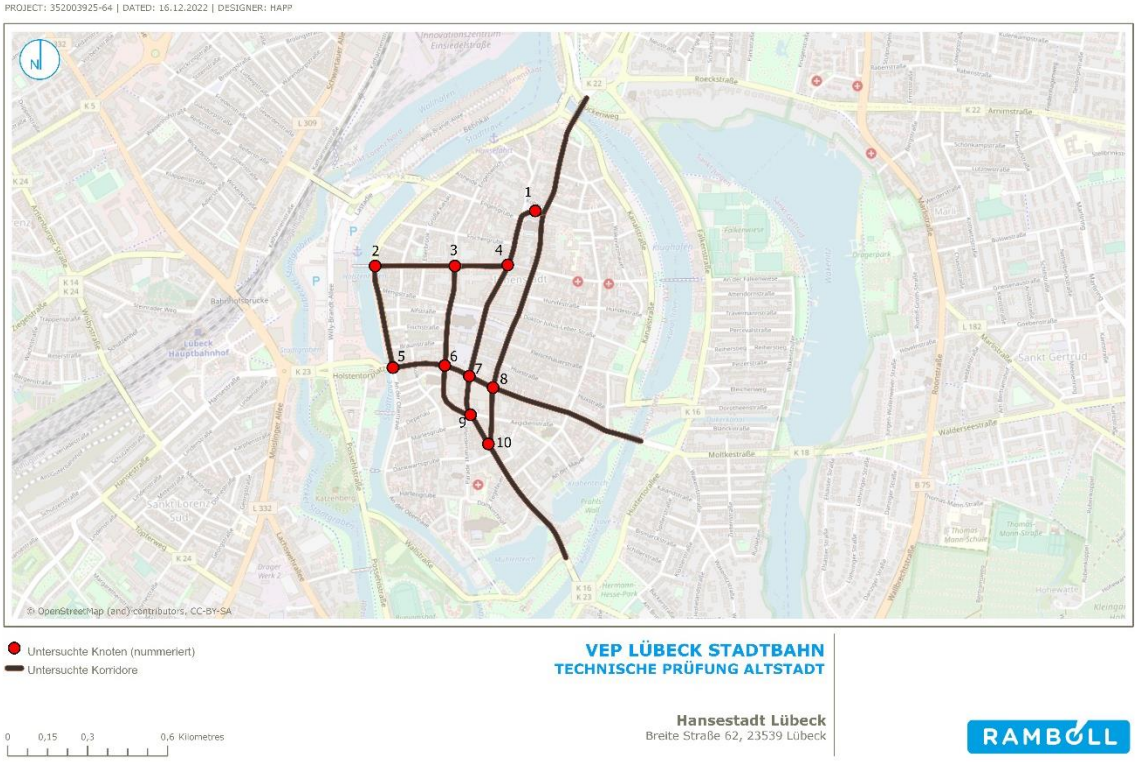


Abbildung 33: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

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)

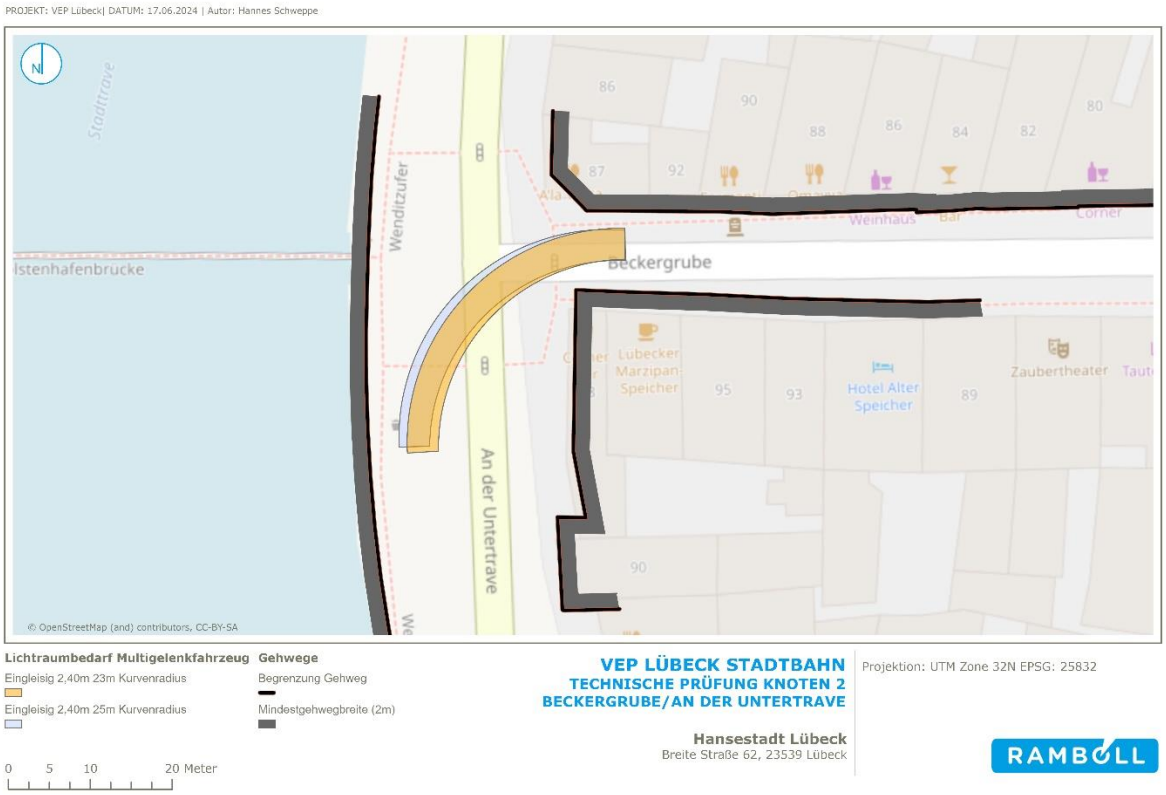


Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius)

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)

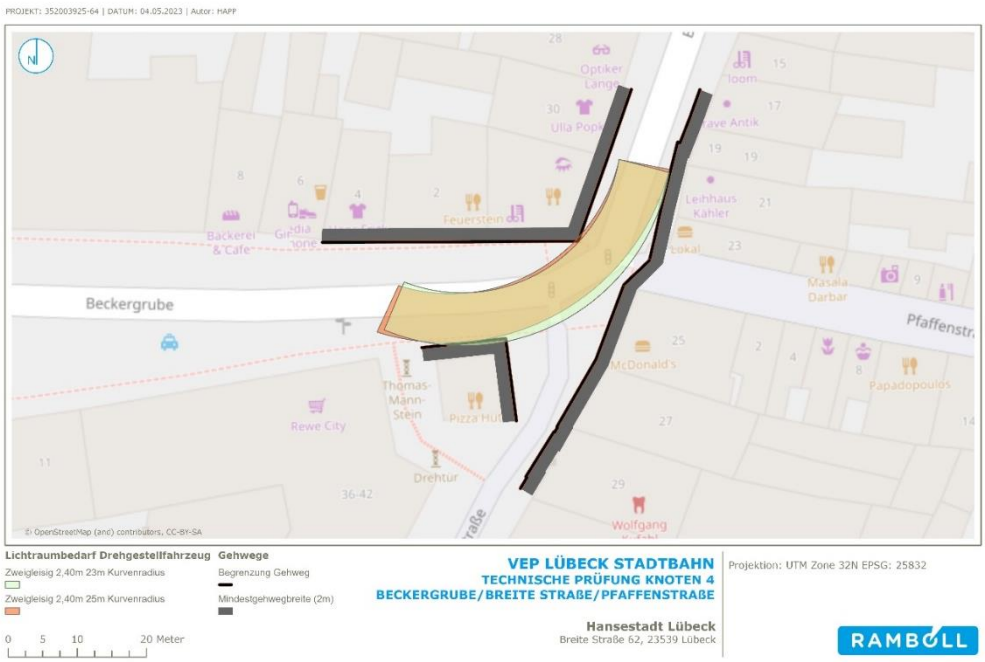


Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



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)

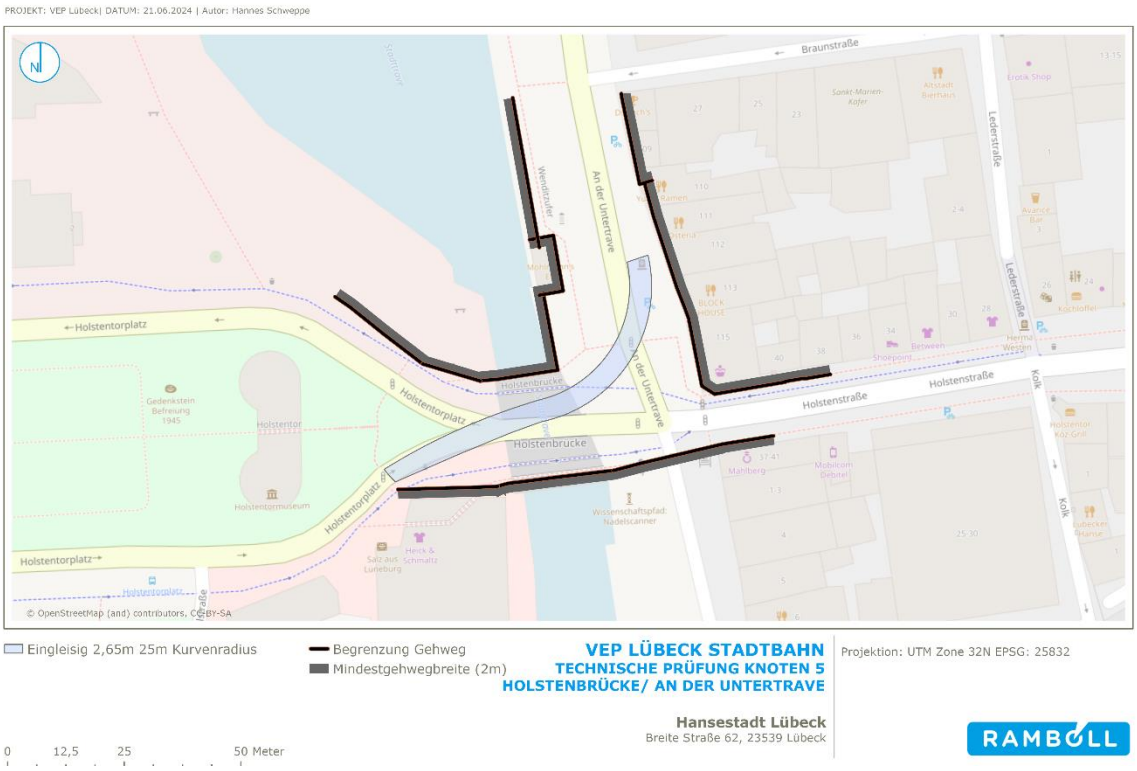


Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius)



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)

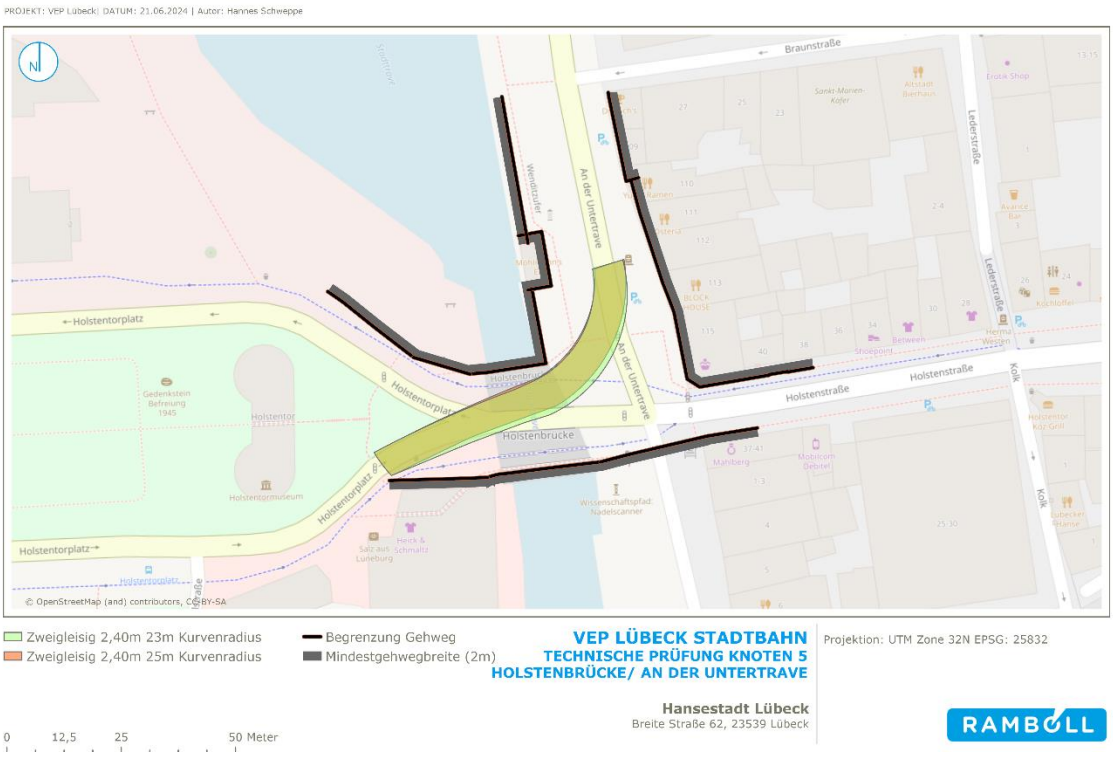


Abbildung 52: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

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)

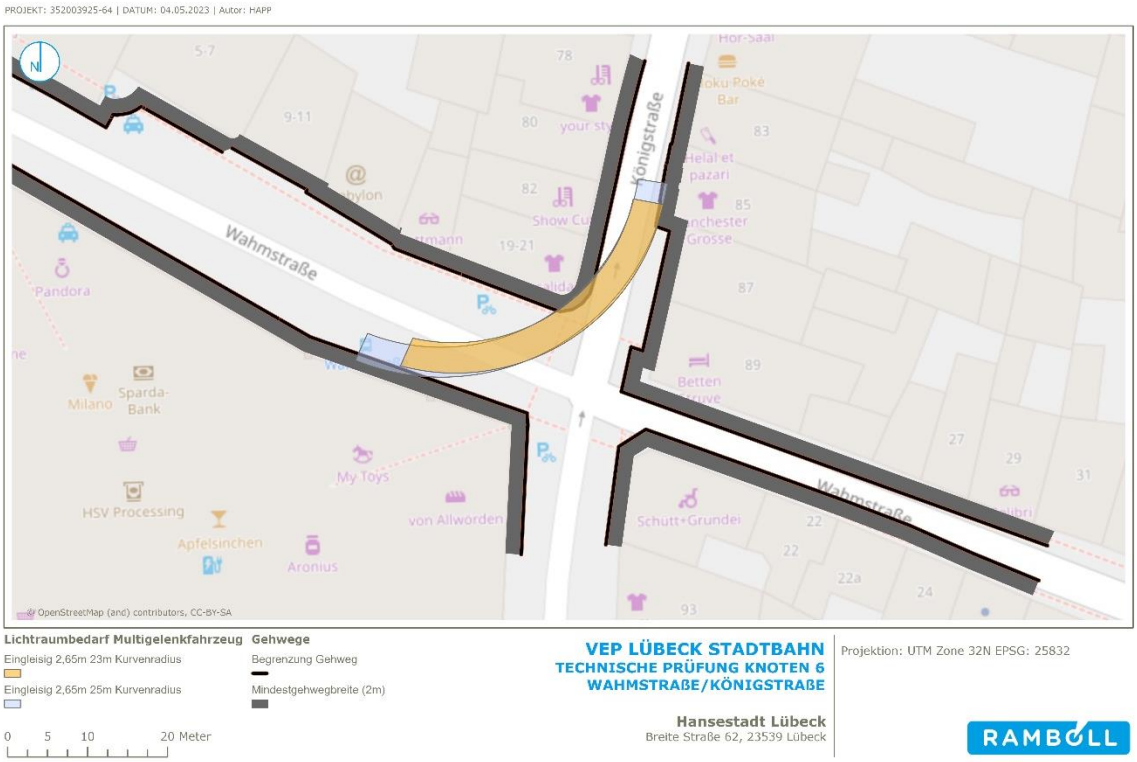


Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

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))

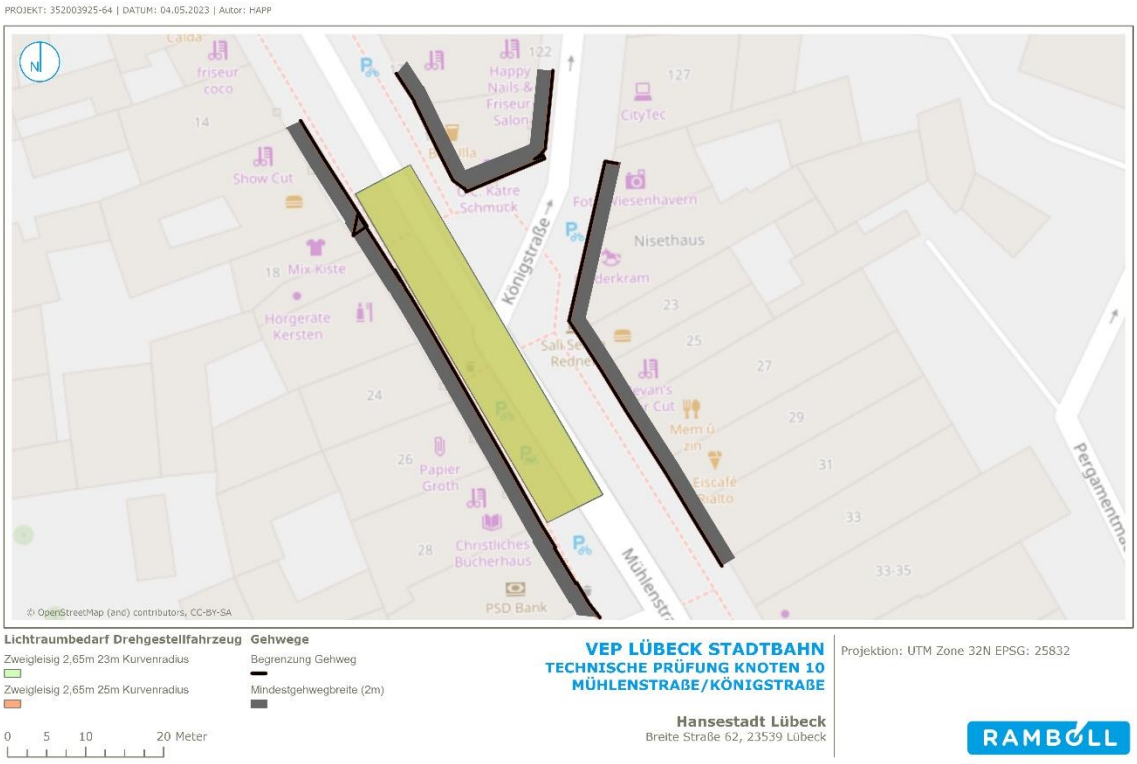


Abbildung 68: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius)

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:

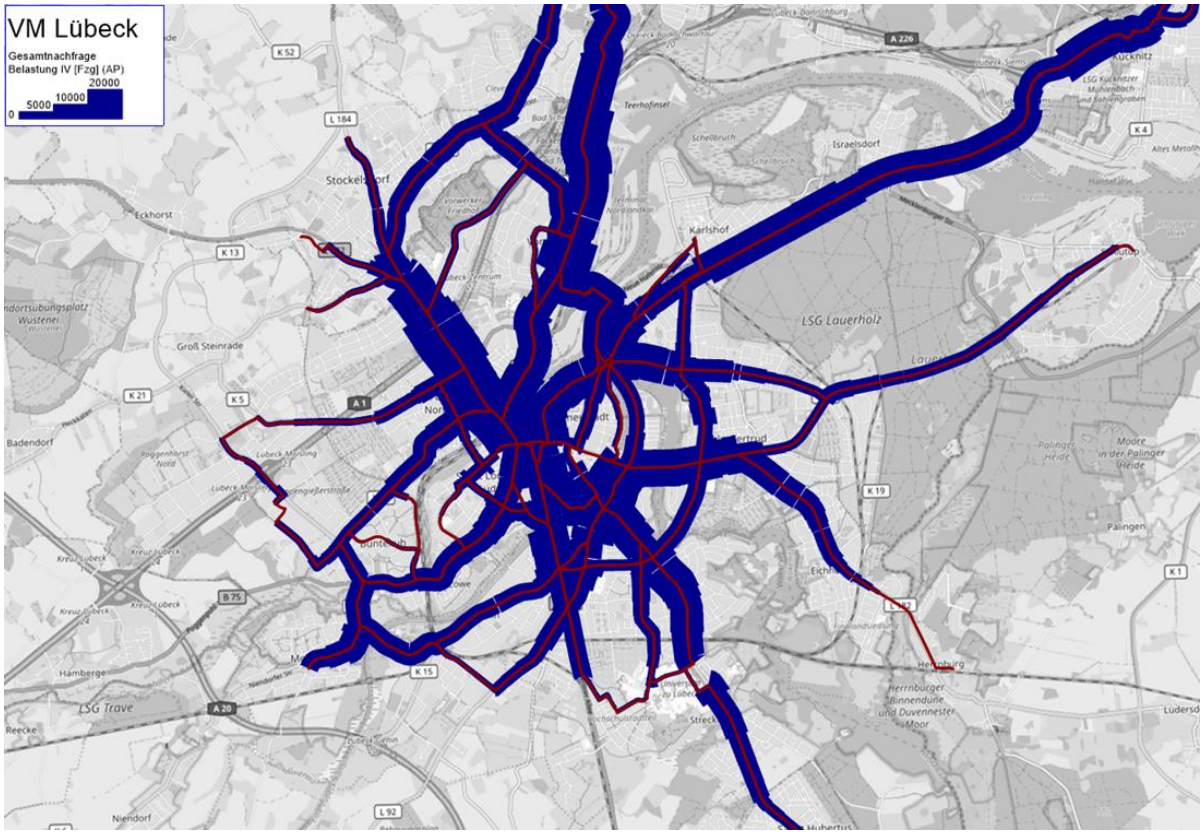


Abbildung 69: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore

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:

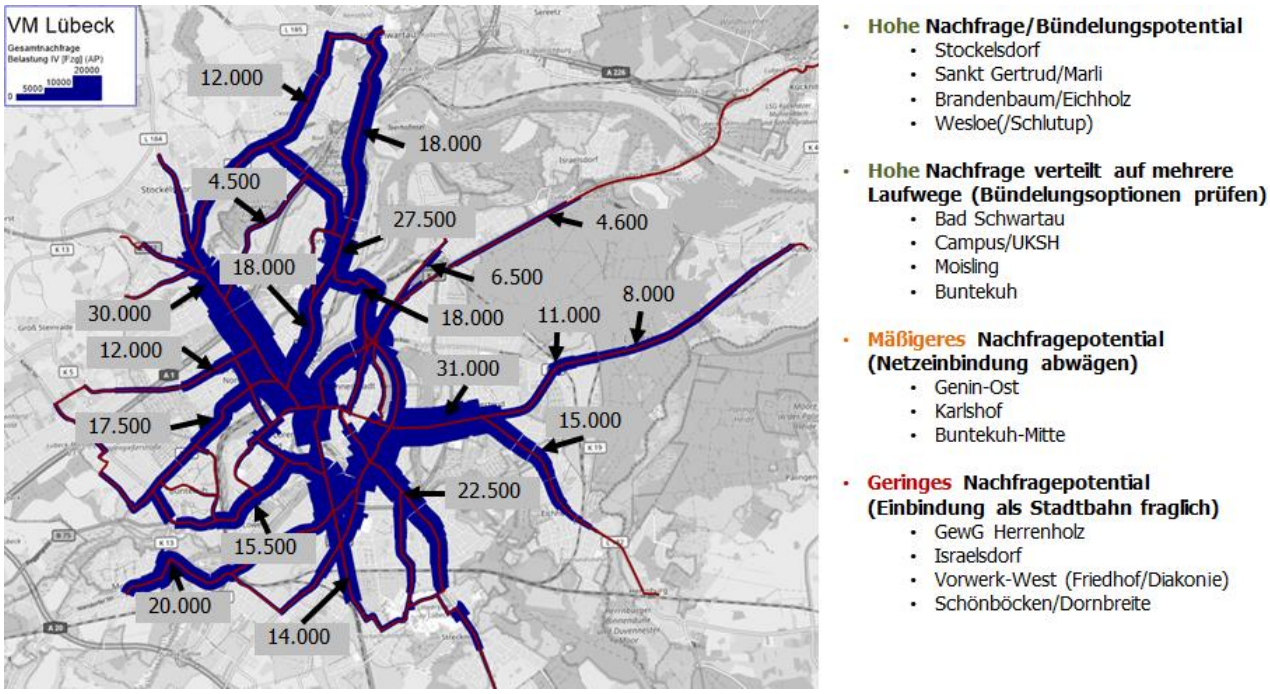


Abbildung 70: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung

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.

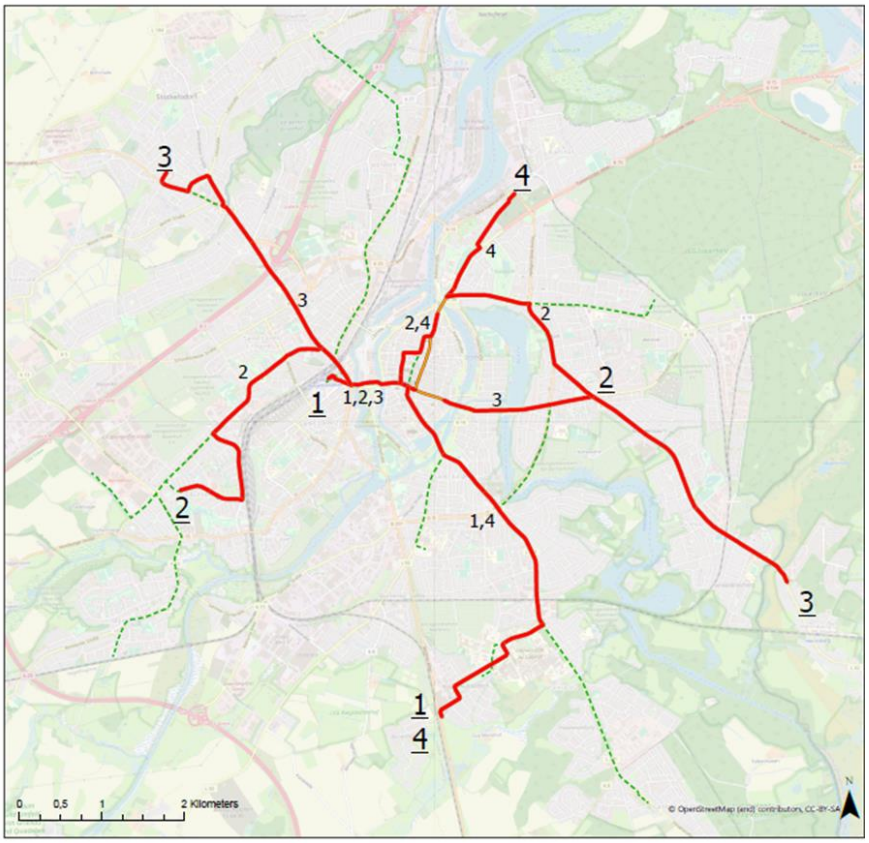


Abbildung 71: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie

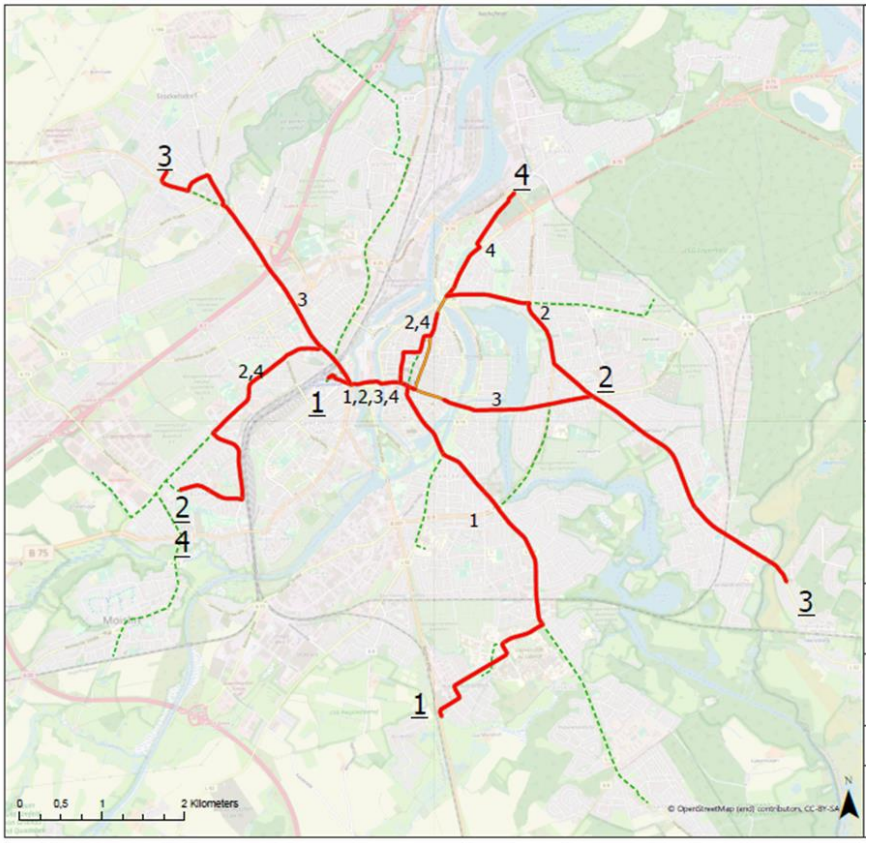


Abbildung 72: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie

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.

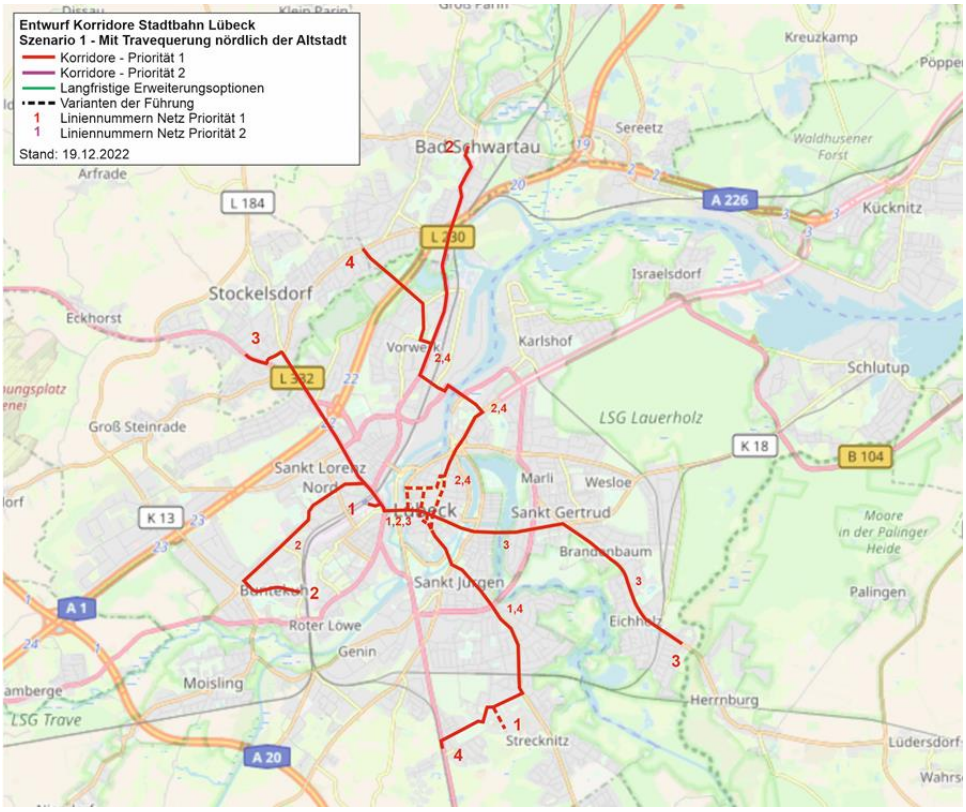


Abbildung 73: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

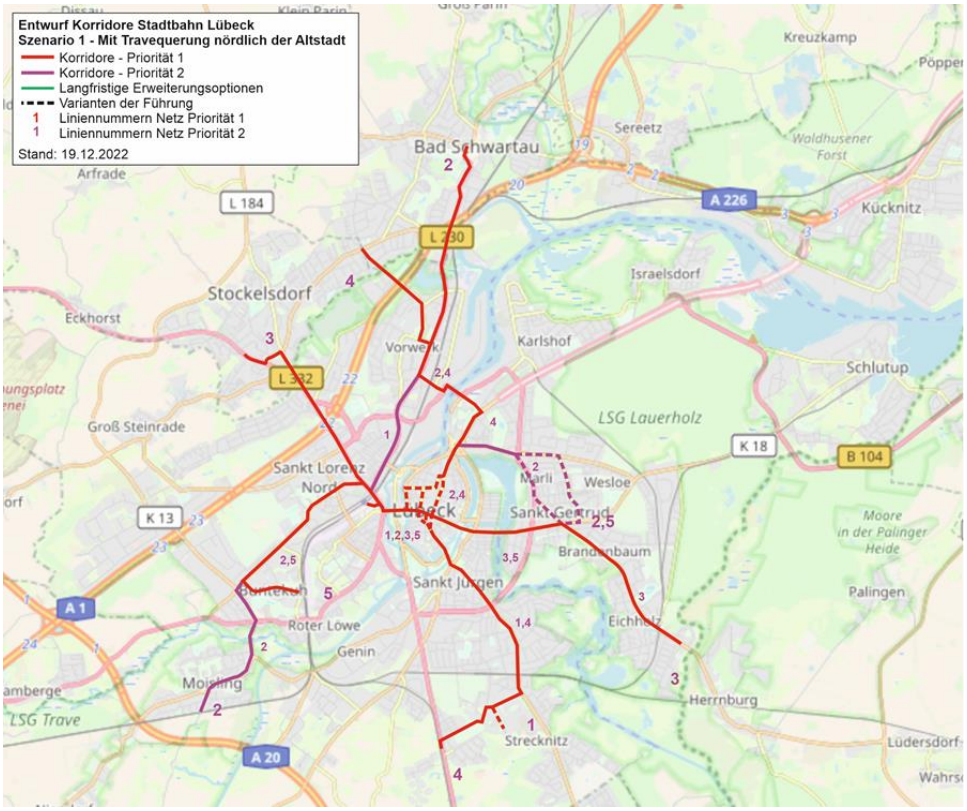


Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

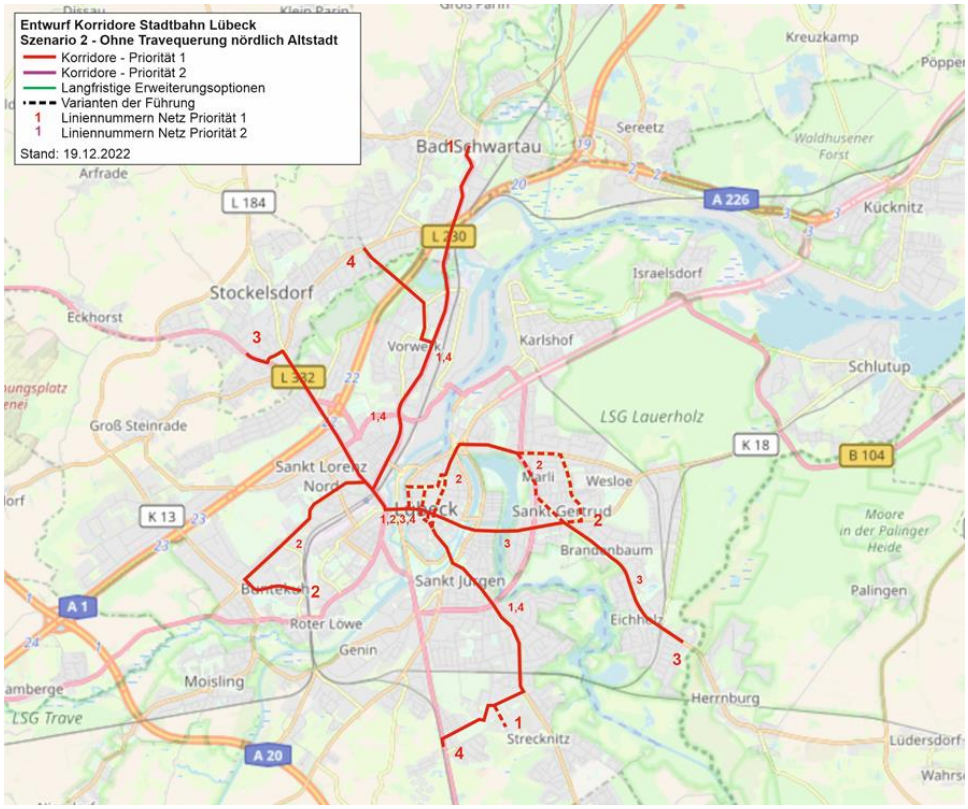


Abbildung 75: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

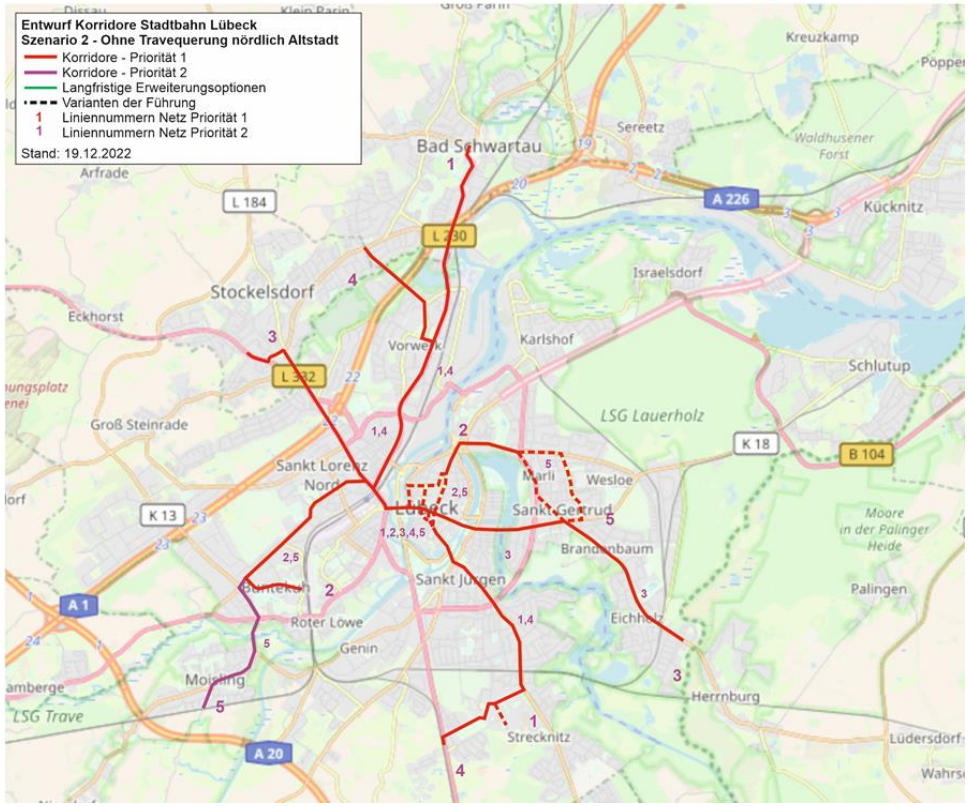


Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

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.

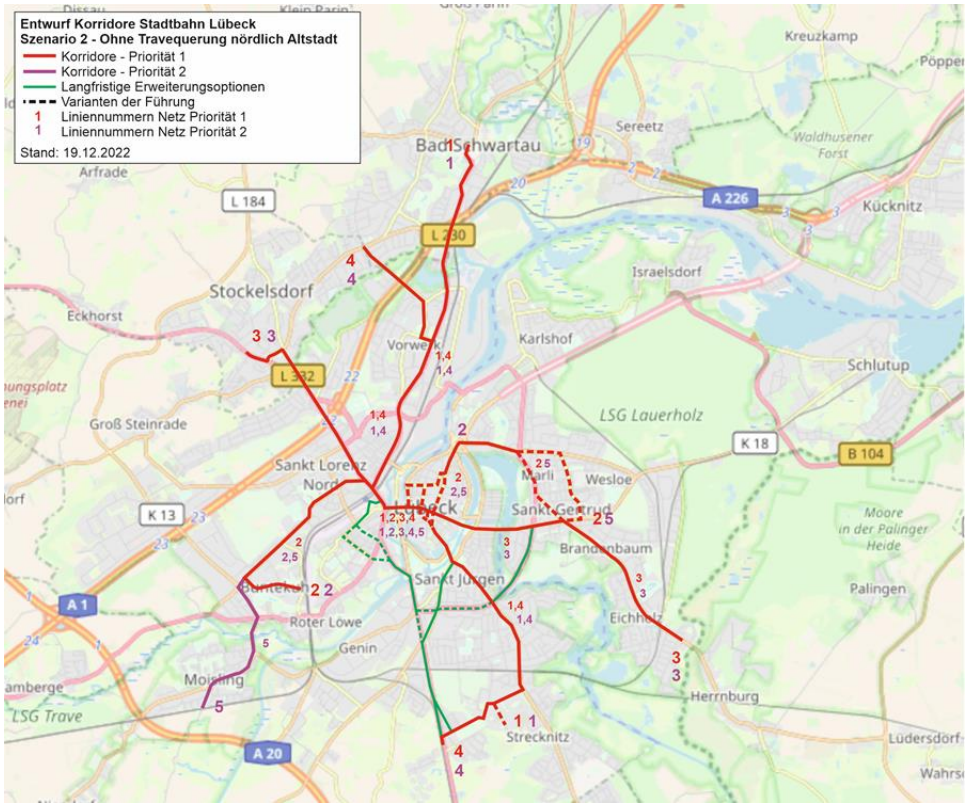


Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen

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).

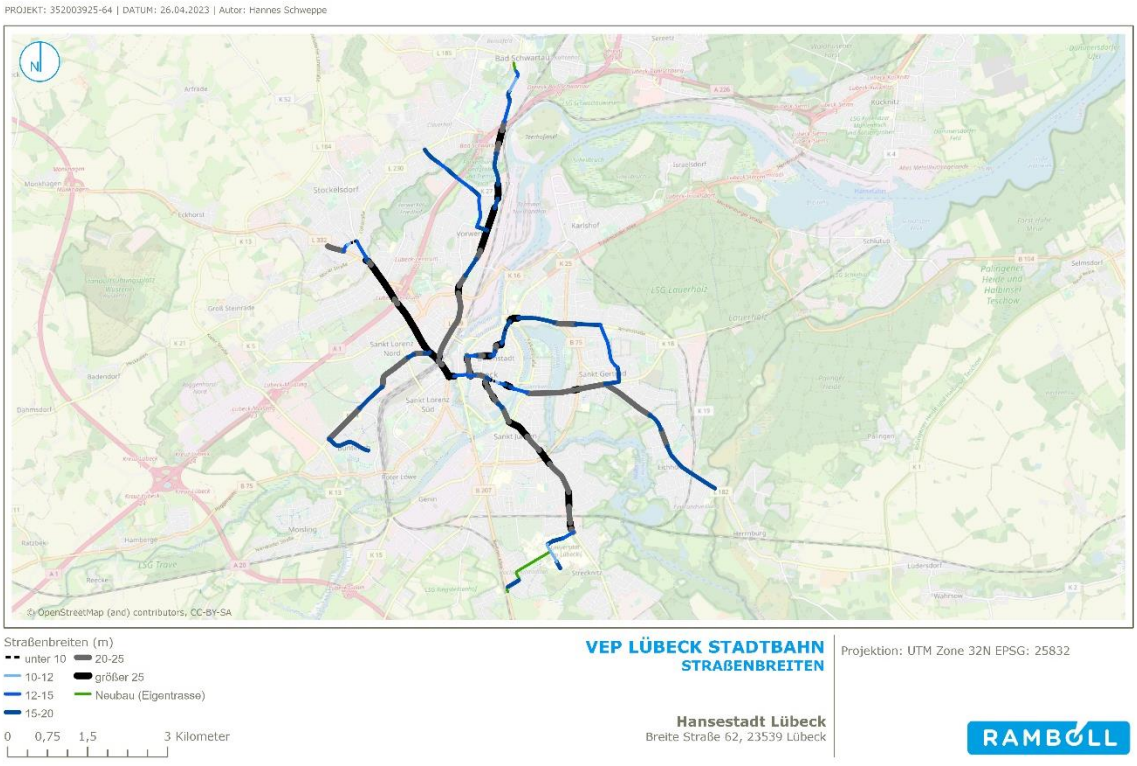


Abbildung 78: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes

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 %

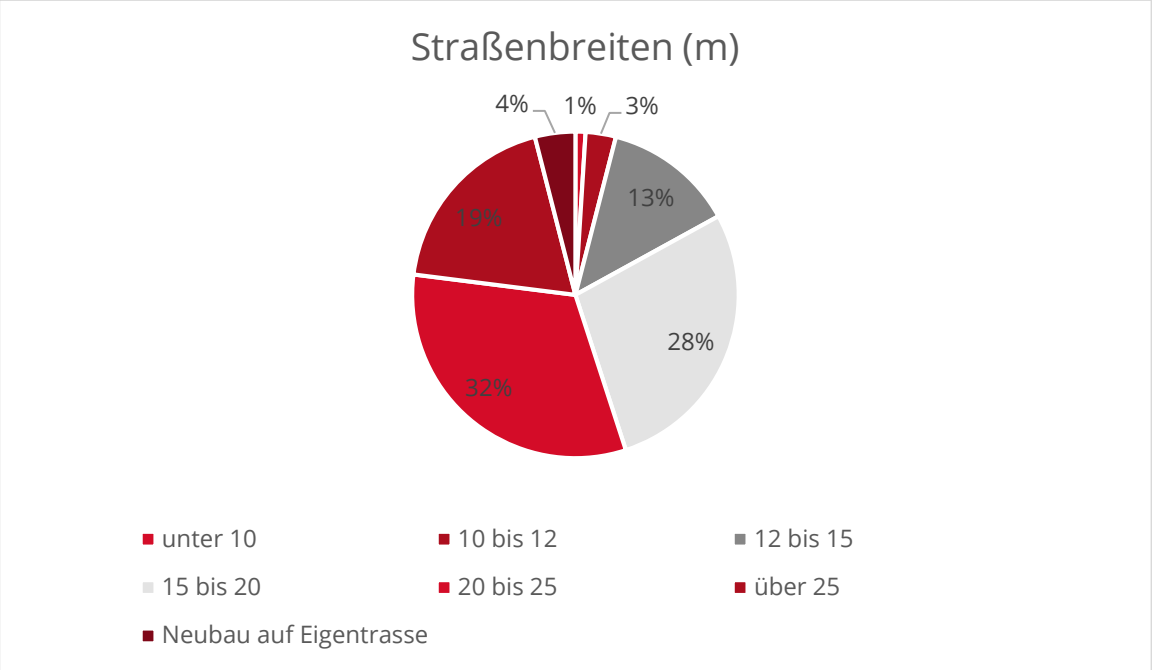


Abbildung 79: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in %

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)

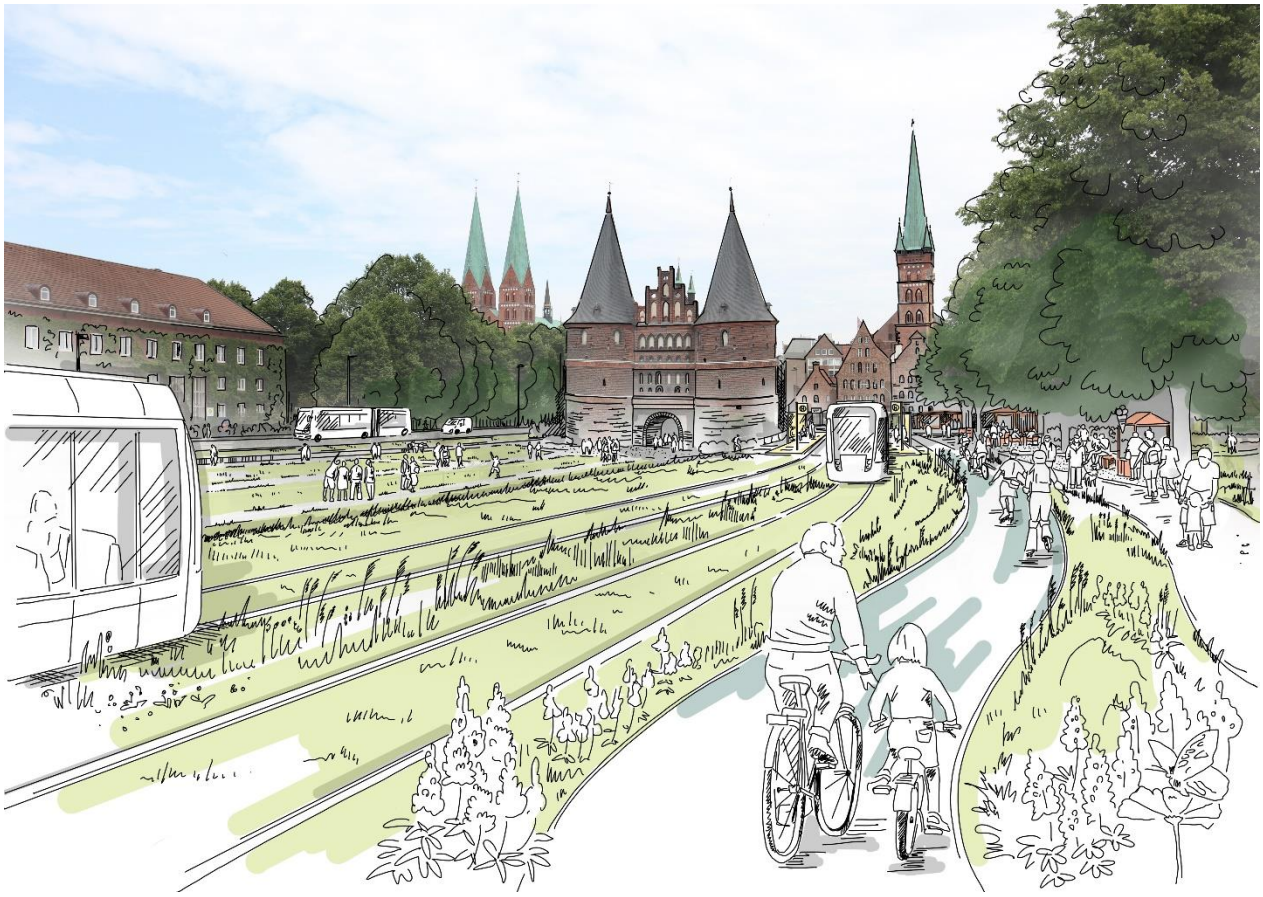


Abbildung 81: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung)

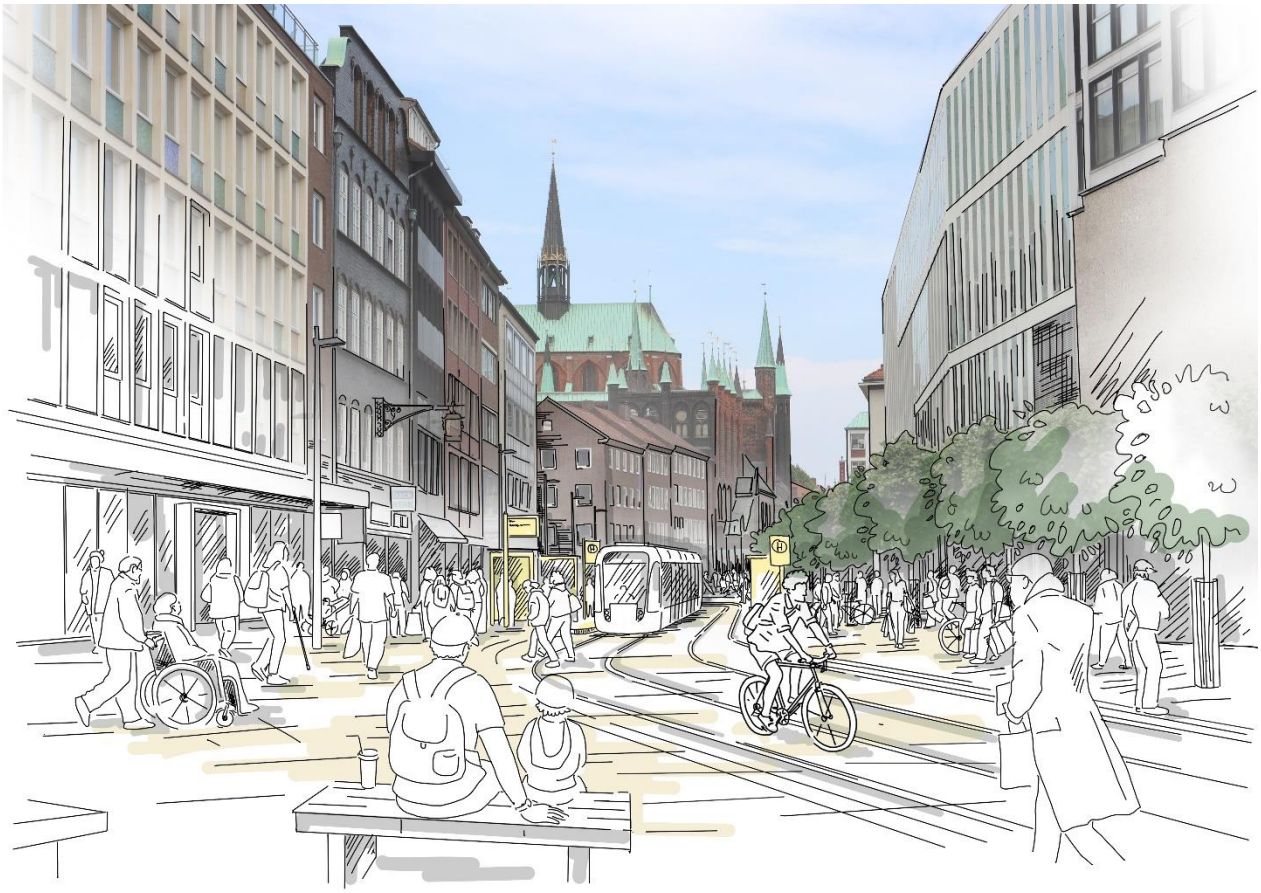


Abbildung 82: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung)

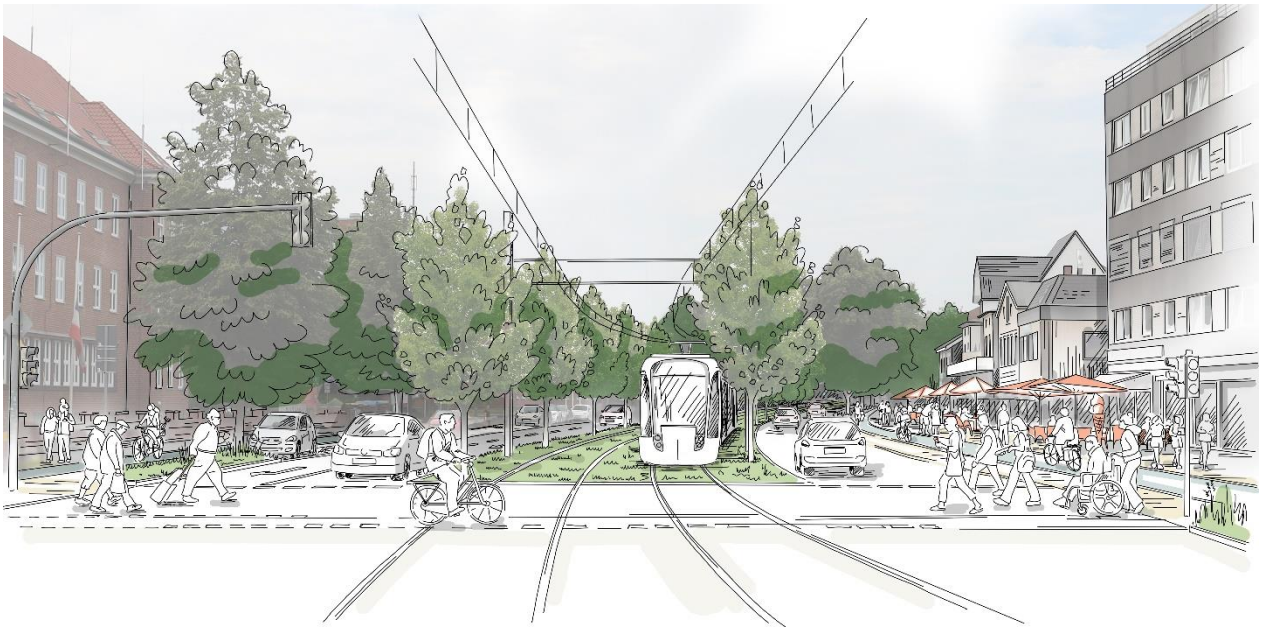


Abbildung 83: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung)



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

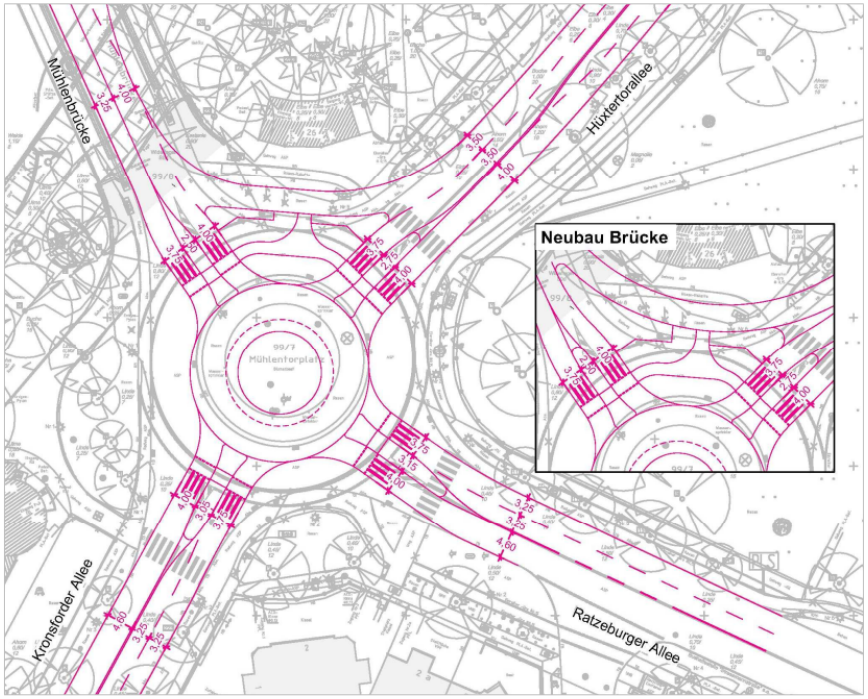
In **Variante 1** wurde ein regelkonformer Kreisverkehr mit einstreifigen Kfz Ein- und Ausfahrten, einer einstreifigen Kreisfahrbahn und der Führung des Radverkehrs auf einer gesonderten Radverkehrsanlage sowie abgesetzten Furten für den Rad- und Fußverkehr untersucht.

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.

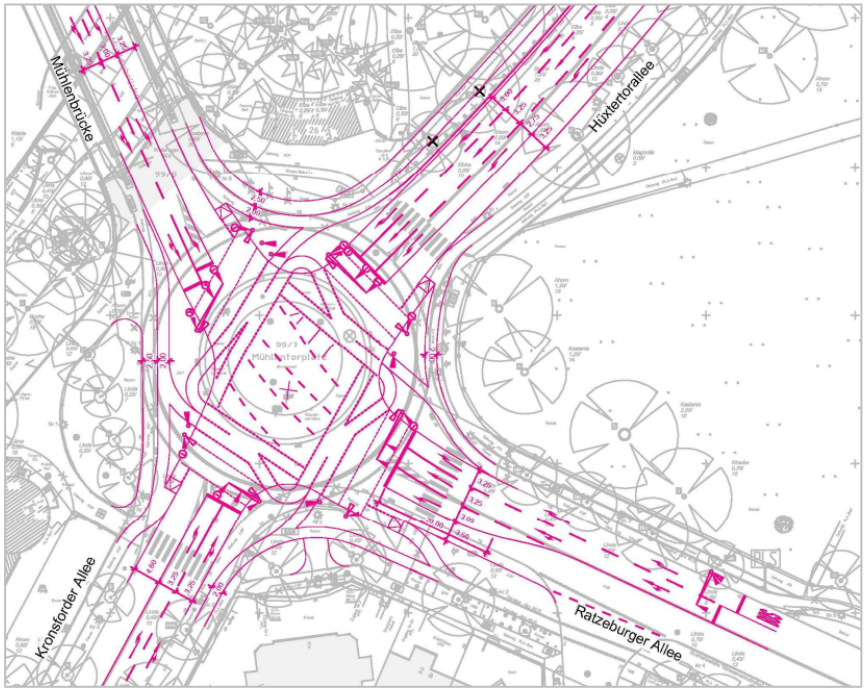
Die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wird gegenüber dem Bestand deutlich erhöht. Der Konflikt zwischen rechts ab- bzw. einbiegenden Kfz und dem Fuß- und Radverkehr wird durch die weitestgehend getrennte Freigabe vermieden. Die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sind notwendiger Weise 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

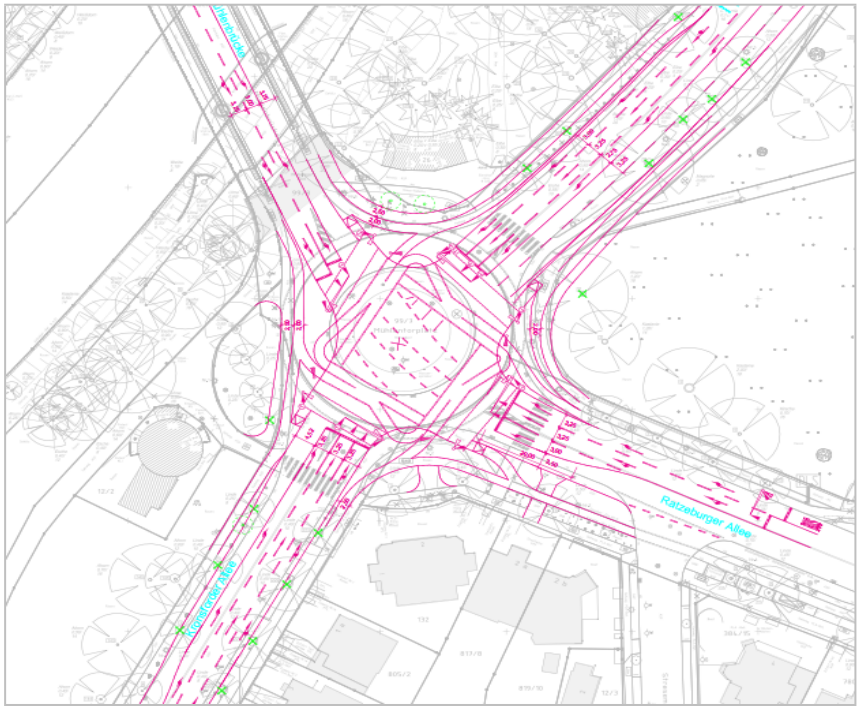


Variante 2: Kreuzungsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage

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

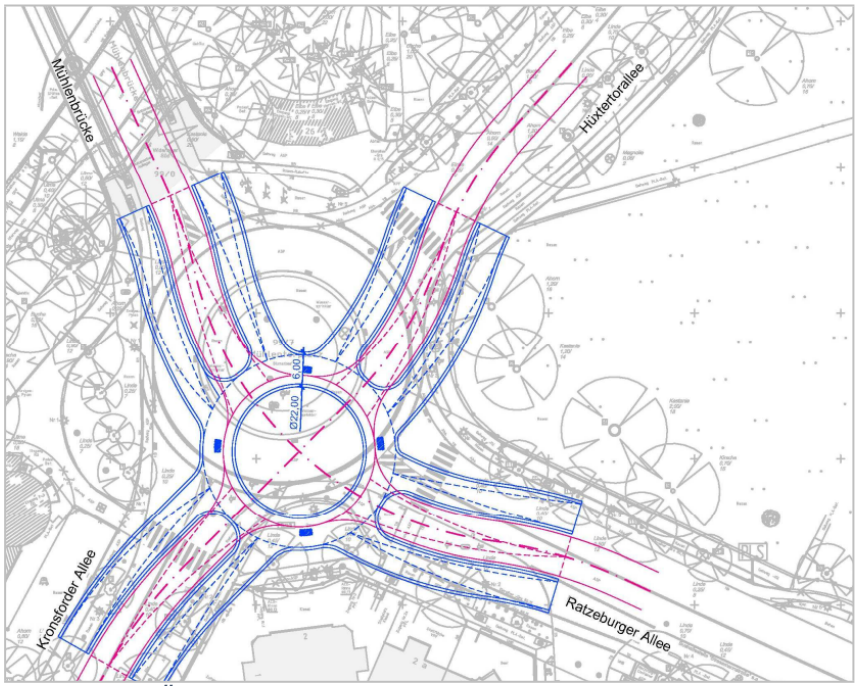
In der ***Variante 3,*** einer planfreien Lösung (zwei Ebenen), wird der Fuß- und Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr auf einer zweiten Ebene geführt. Wobei die Führung auf beiden Ebene jeweils mit einem Kreisverkehr erfolgen könnte. Es sind Rampen erforderlich, um den Fuß- und Radverkehr auf der „höheren“ 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 5.25

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

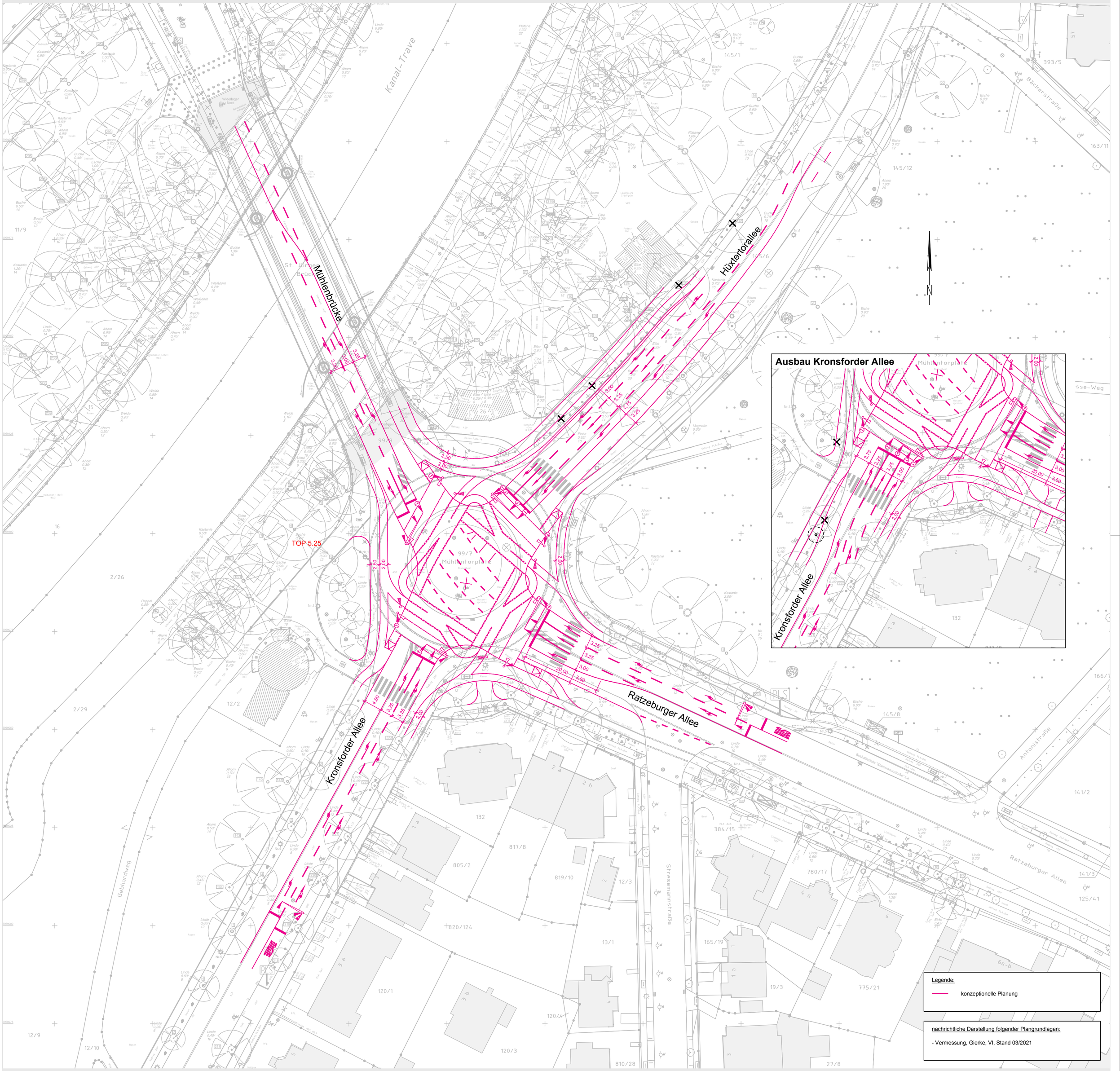
Lageplan

Konzept - Kreisverkehr

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-201	1:500	DC/SW	09.07.2021

594mm x 590mm

Mühlentorplatz, Lübeck



ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

Variante 2

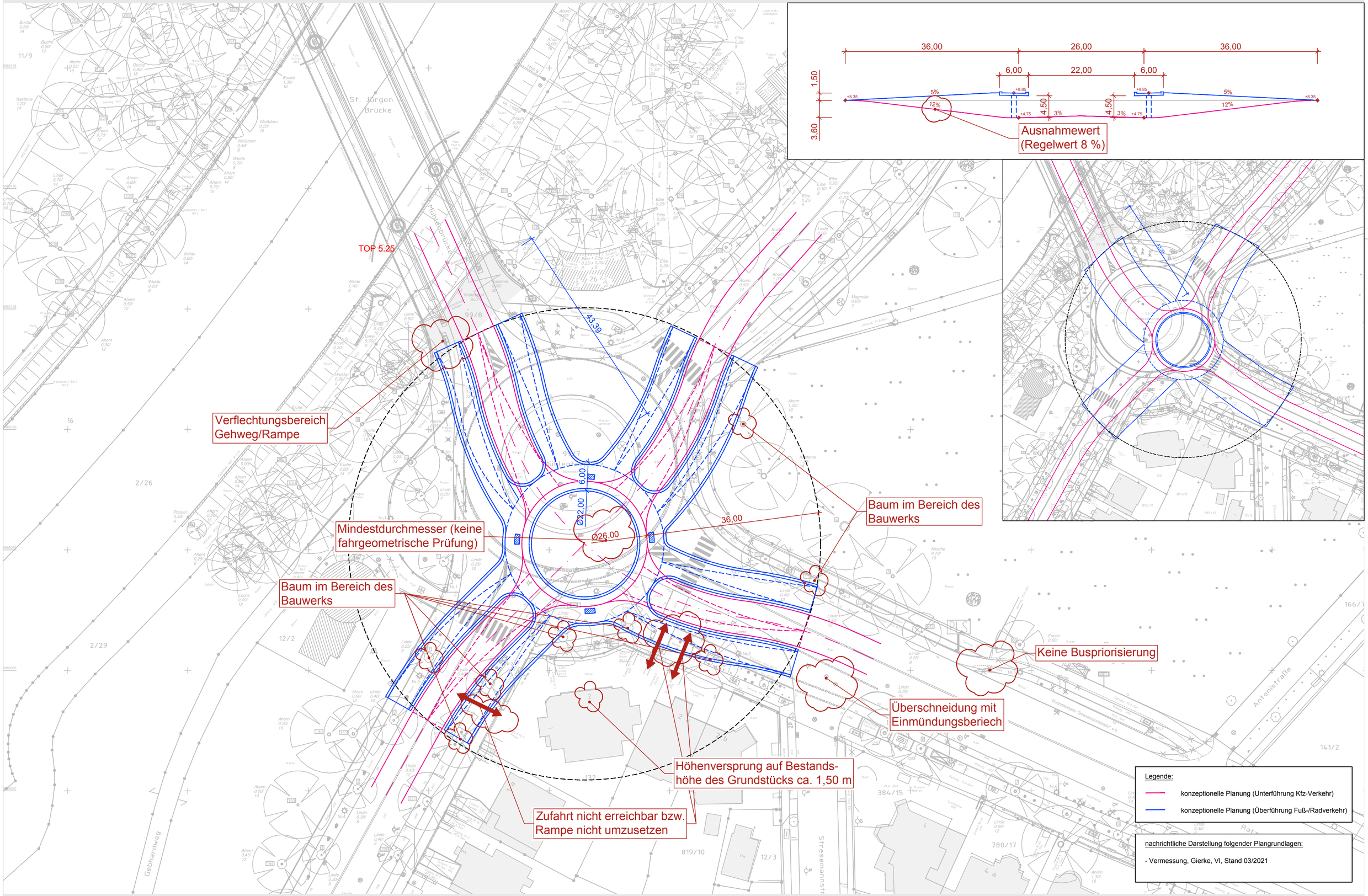
Lageplan

Konzept - Ausarbeitung Vorzugsvariante

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-206	1:500	DC/UK	21.07.2022

A2 594mm x 420mm

Mühlentorplatz, Lübeck



ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

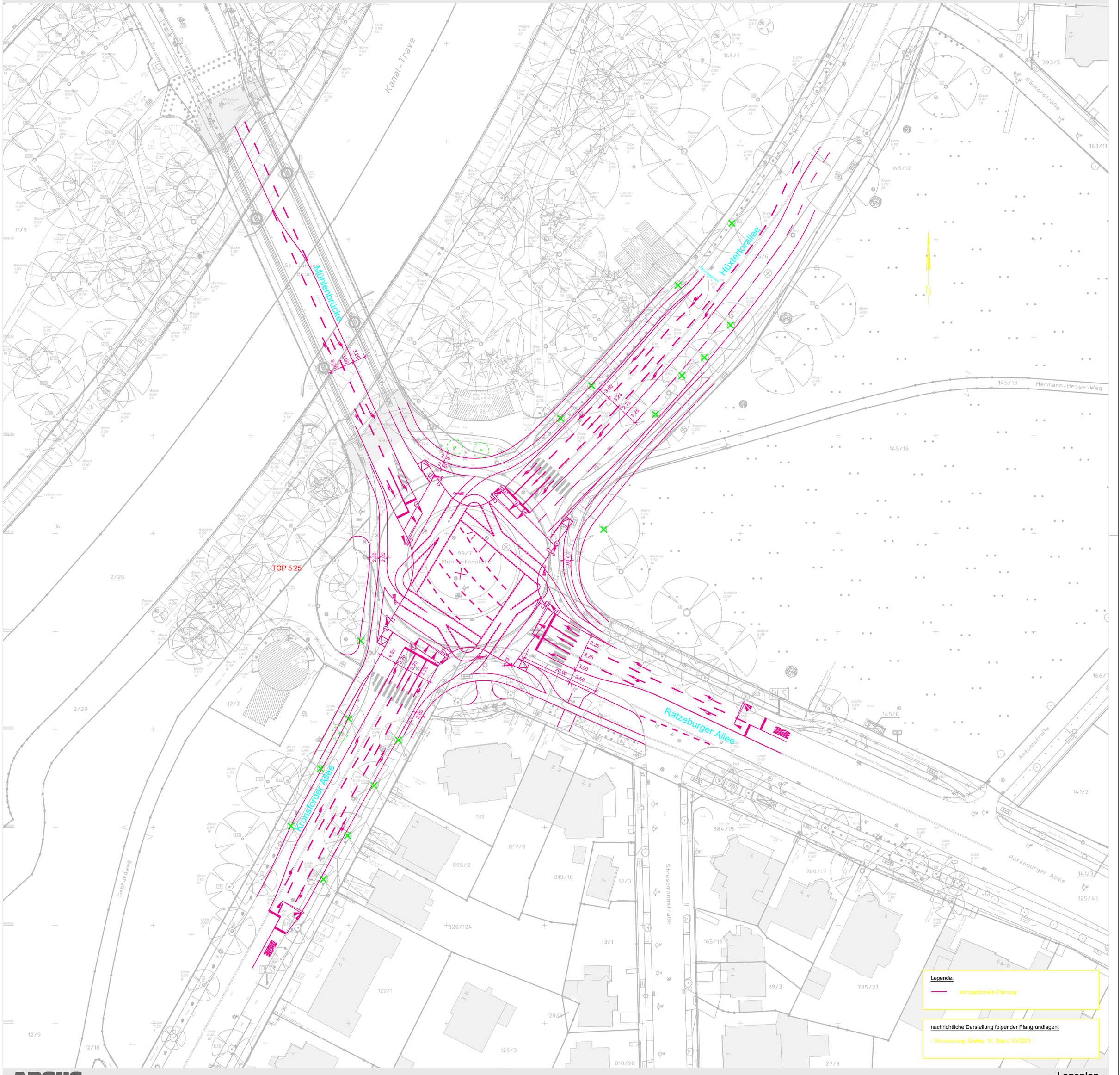
Variante 3

Lageplan
Konzept - teilplanfreier Kreisverkehr

Zeichnungsnummer	Maßstab	Bearbeitet	Datum
2020290-00-205	1:500	DC/SW	11.05.2021

594mm x 590mm

Mühlentorplatz, Lübeck



ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

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

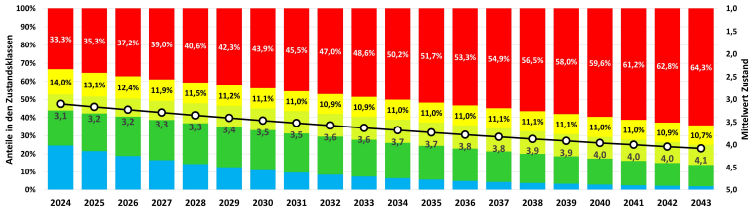
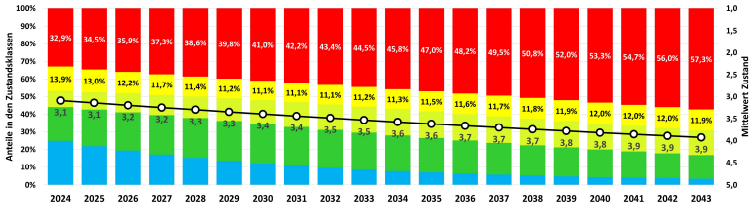
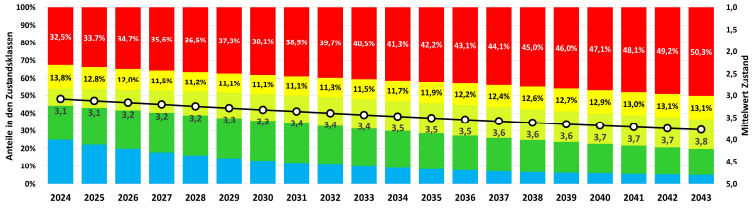
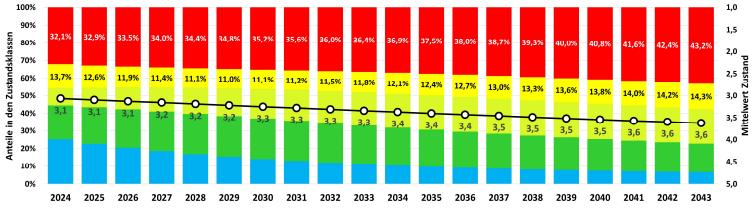
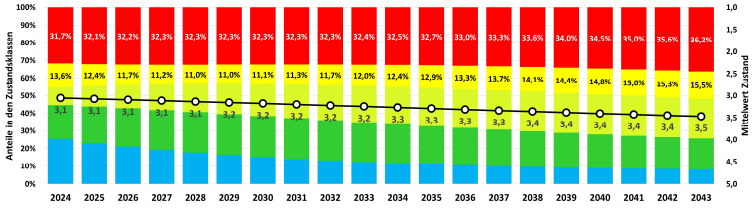
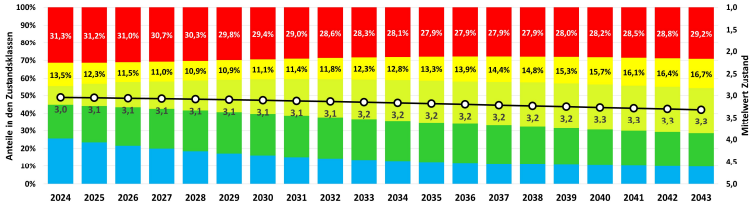
Anlagen:

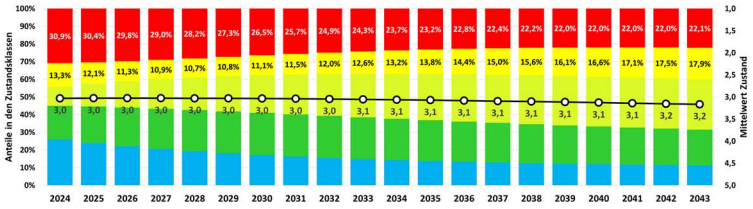
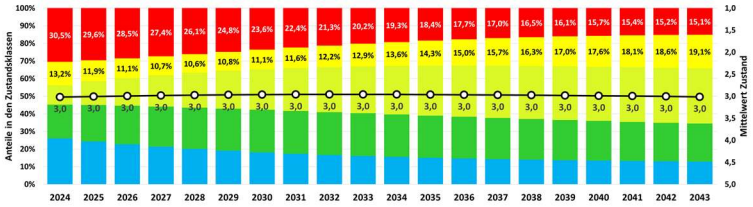
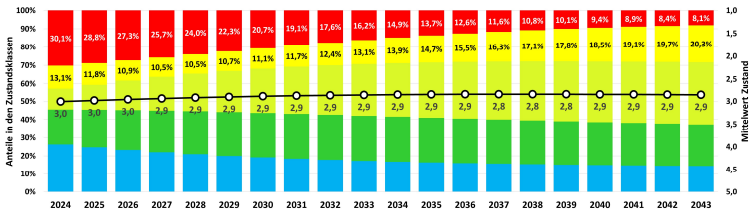
Anlage 1 Budgetszenario
Anlage 2 Präsentation Straßensanierungsverfahren
Anlage 3 Präsentation ZEB

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			

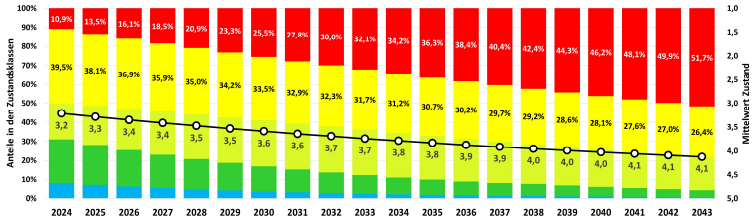
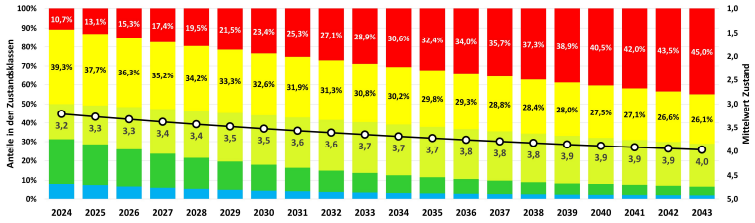
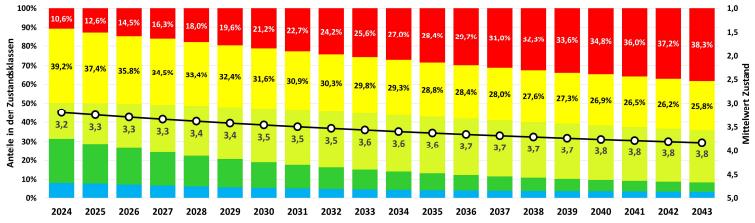
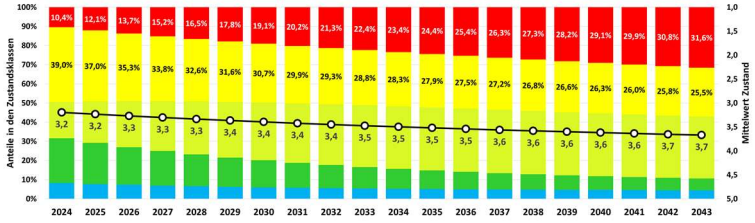
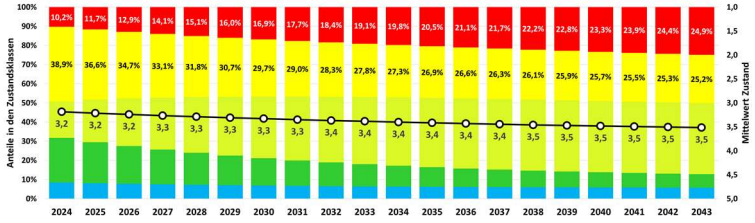
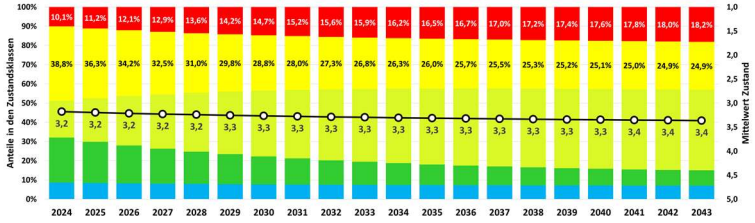
Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			
8 Mio. € / Jahr			

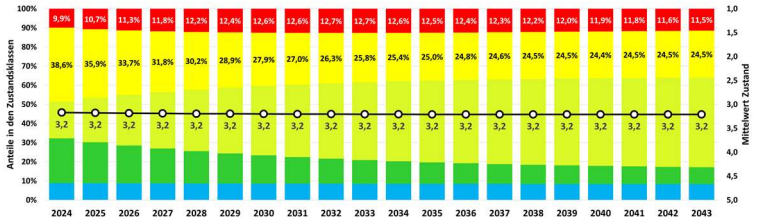
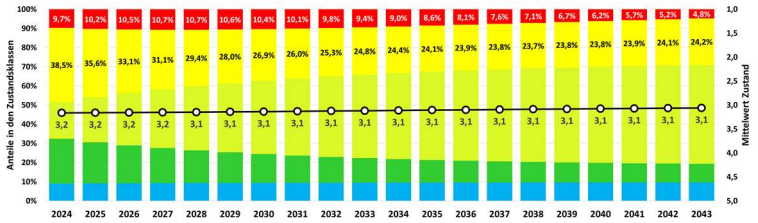
Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

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

1996 von 1422 in Zusammenstellung

Straßensanierungsverfahren

Inhalt

1. Begriffsbestimmung
2. DSK
3. Deckschichtenerneuerung
4. Deckenerneuerung
5. Grundhafte Sanierung
6. Kosten und Zeitaufwand
7. Erwartete Lebensdauer

1397 von 1422 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

1398 von 1422 in Zusammenstellung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise (DSK)

Zustandsmerkmale
(nach ZTV BEA-StB):

Ebenheit
- Verformung (in Querprofilen)

Griffigkeit
- Bindemittelanreicherung
- polierte Kornoberfläche

Substanzmängel
- Netzrisse
- Flickstellen
- Ausmagerung
- Kornausbrüche



1399 von 1422 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



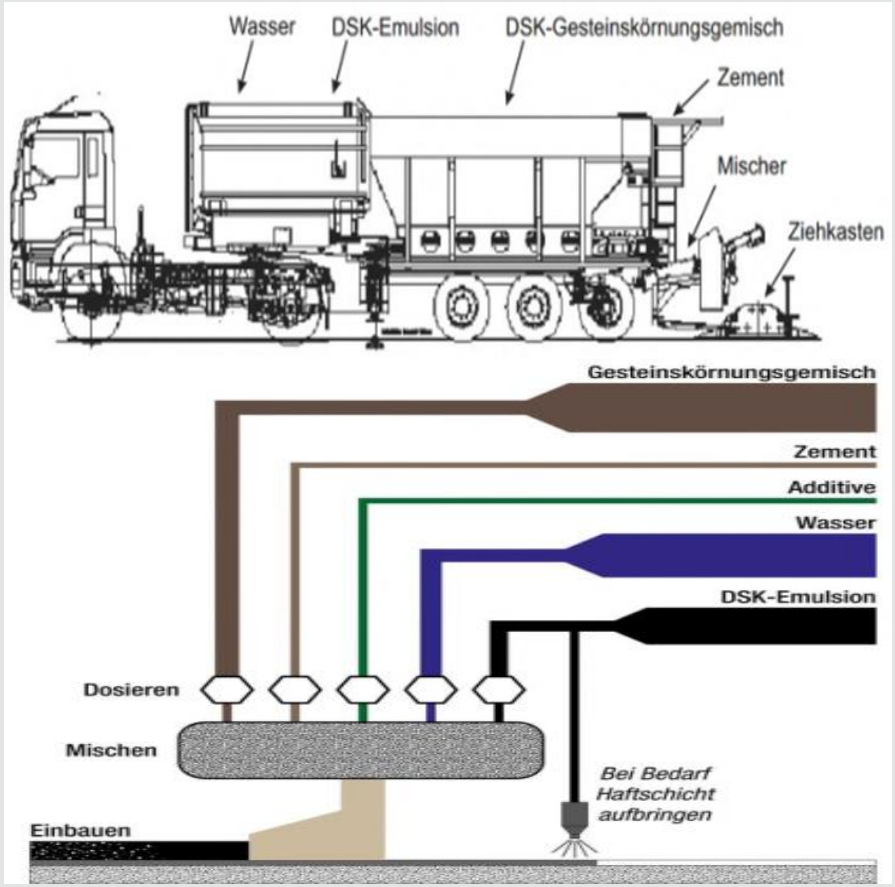
1400 von 1422 in Zusammenstellung

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

1402 von 1422 in Zusammenstellung

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)



1403 von 1422 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



1404 von 1422 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		

1405 von 1422 in Zusammenstellung

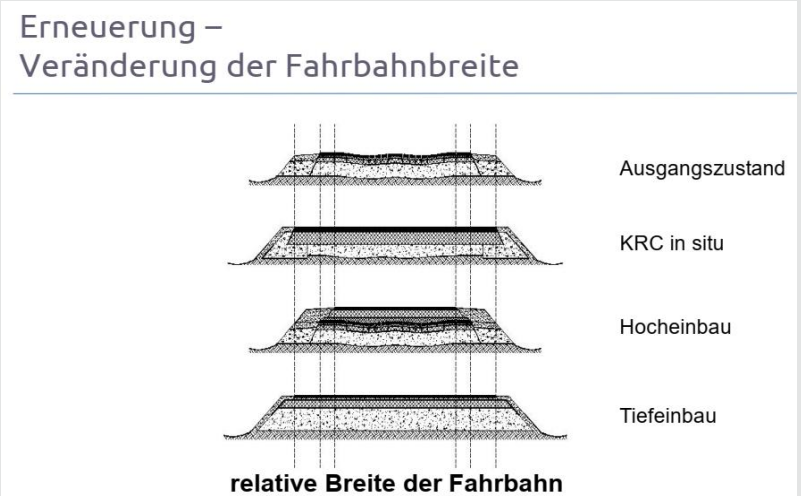
Deckenerneuerung

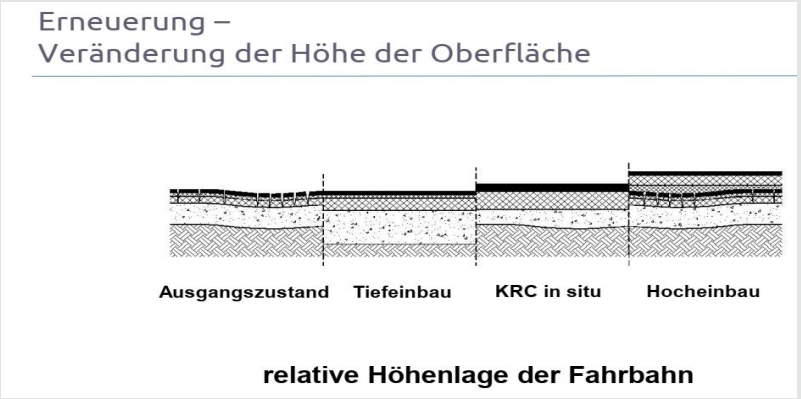
Maßnahmen

- 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

1408 von 1422 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

1409 von 1422 in Zusammenstellung

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

1410 von 1422 in Zusammenstellung

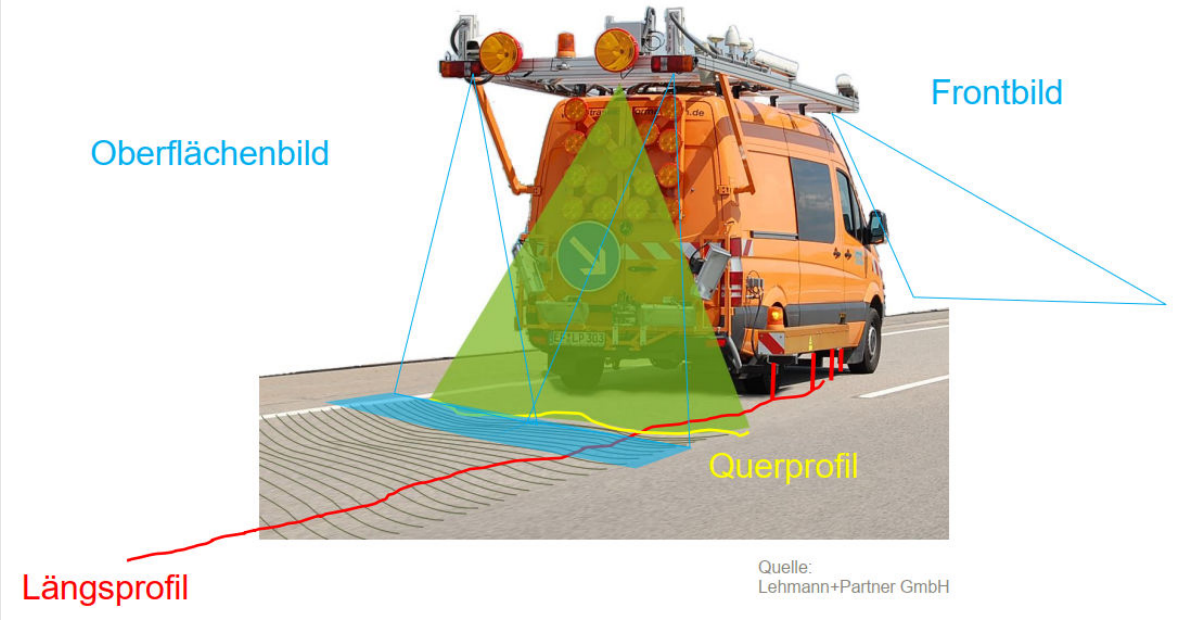
Hansestadt LÜBECK



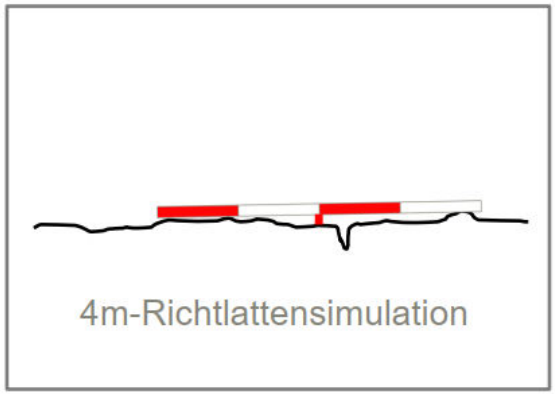
Zustandserfassung

Vorbehalts- und Nebenstraßen in Lübeck

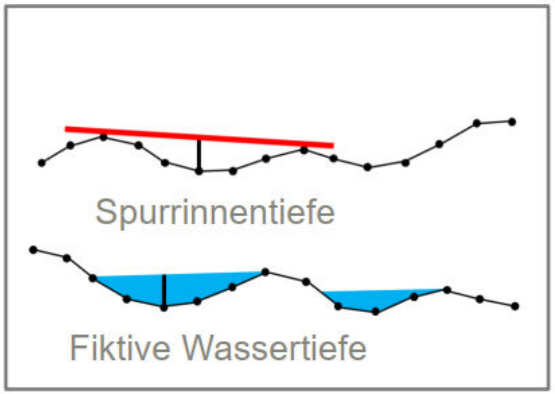
Zustandserfassung



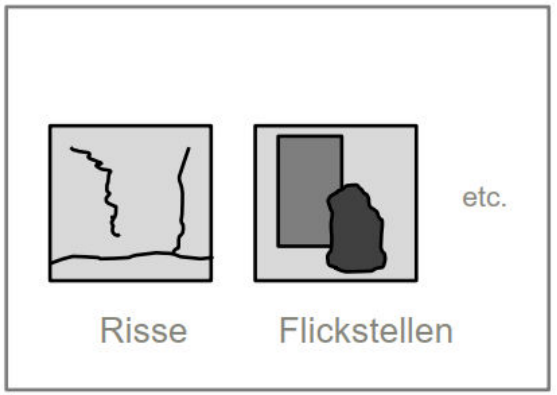
Längsebenheit



Querebenheit

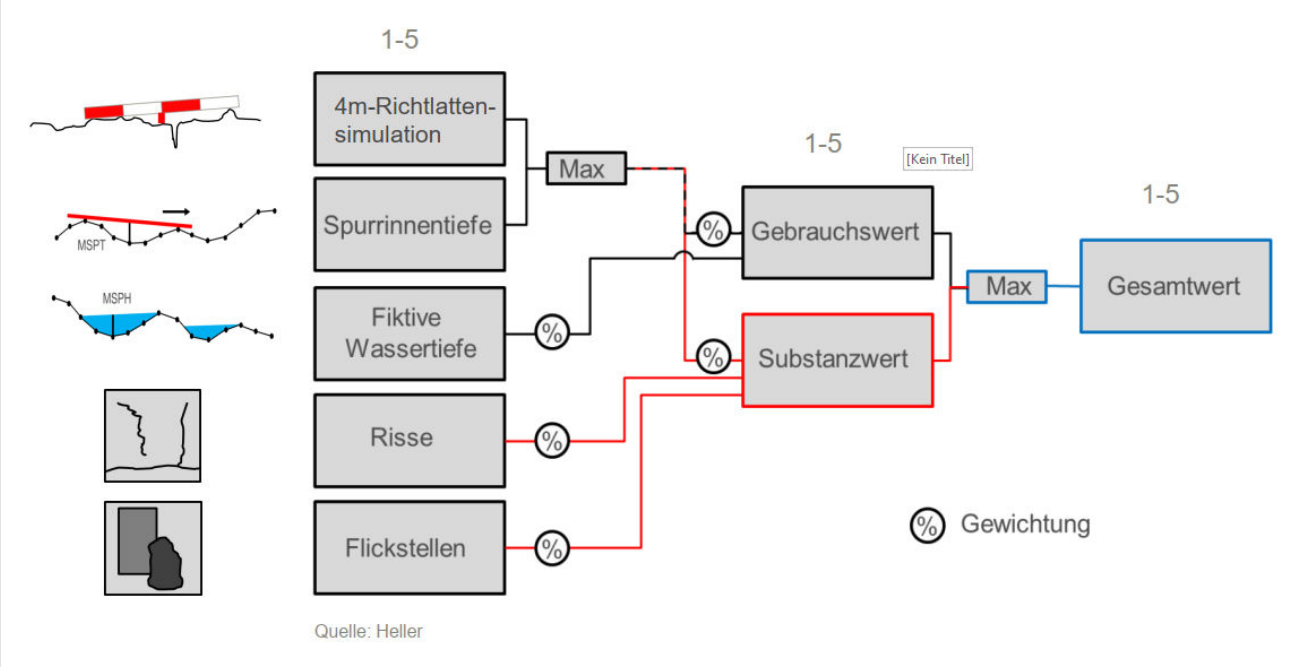


Substanzmerkmale (Oberfläche)



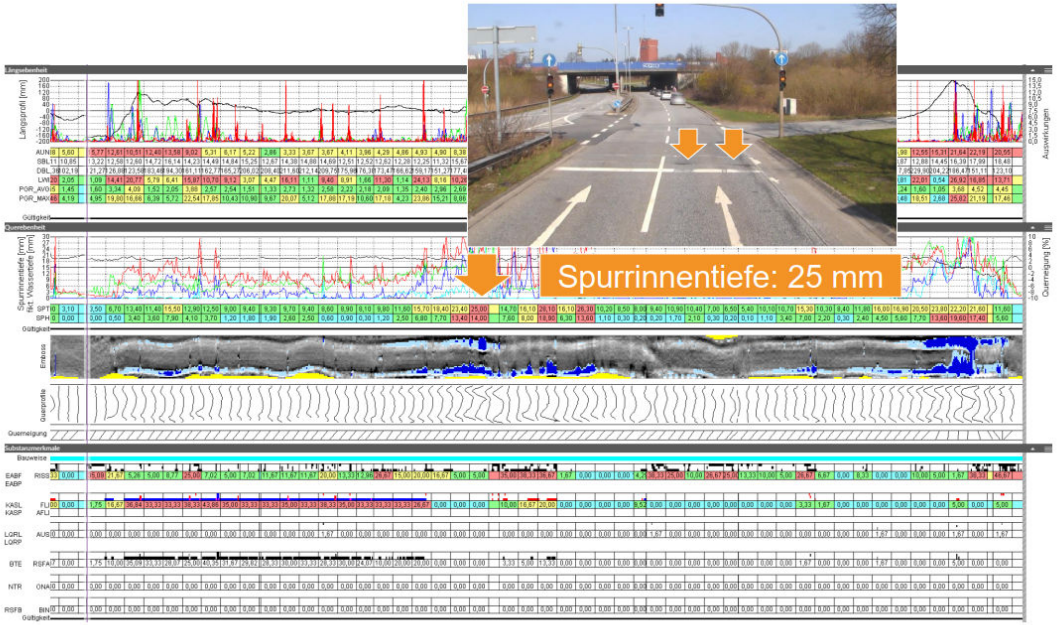
Quelle: Heller

Zustandsbewertung



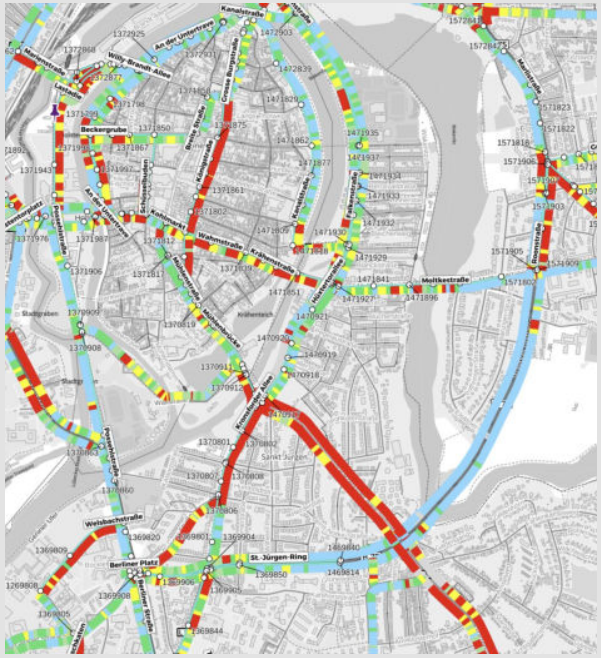
Quelle: Heller

ZEB - Daten



1415 von 1422 in Zusammenstellung

Substanzwert (Oberfläche) und Gebrauchswert



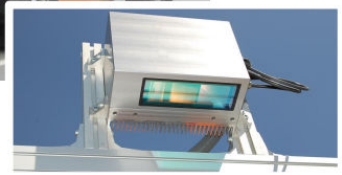
messtechnisch bewertete Zustandsabschnitte [%]

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



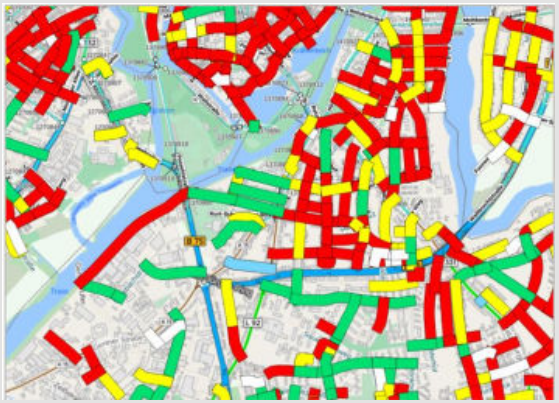
Quelle:
Lehmann+Partner GmbH





Bewertung Substanzerhalt und Befahrbarkeit

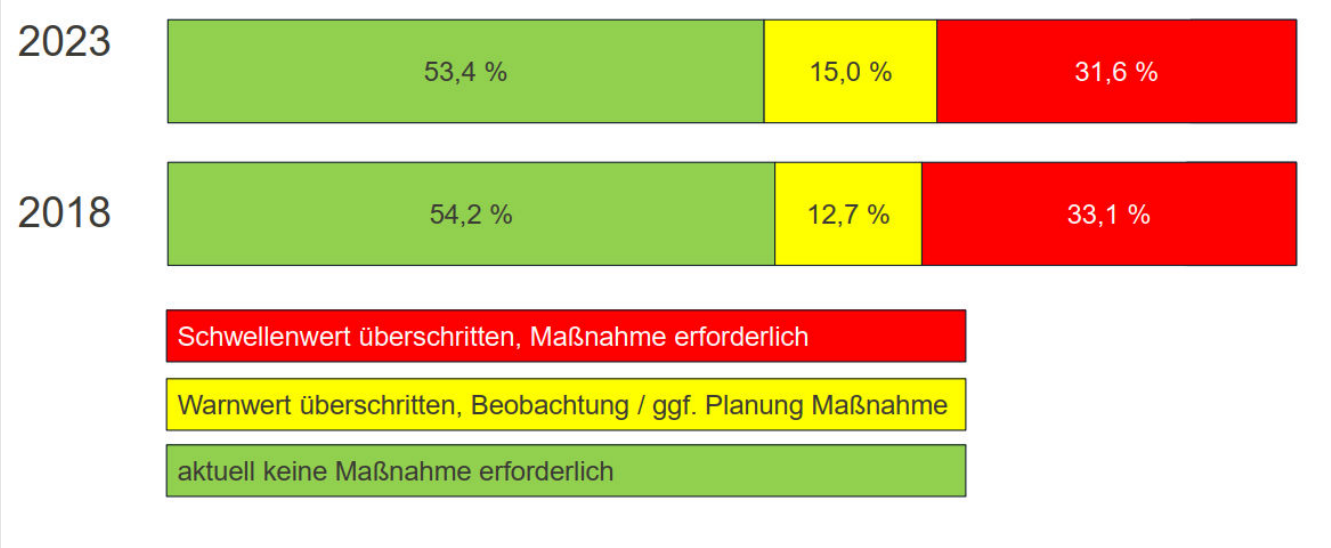




Visuell bewertete zustandshomogene Erhaltungsabschnitte [%]

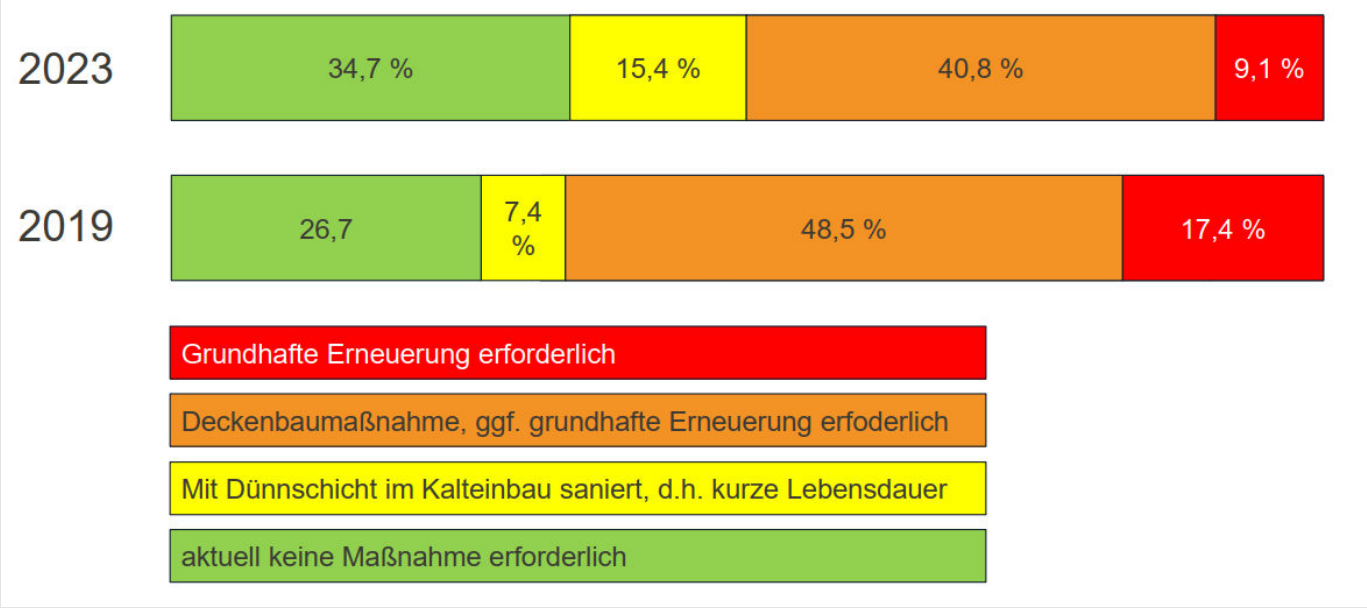
Zustand der Vorbehaltsstraßen

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.

1422 von 1422 in Zusammenstellung