Hansestadt LÜBECK

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

43. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 09.12.2025, 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 25.11.2025	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
4.	Berichte	
4.1.	Bereich 5.660 -Stadtgrün und Verkehr - Sonderprüfung Mehrkosten Stadtgrabenbrücke aufgrund eines Prüfungsauftrages aus der Bürgerschaft	**2025/14218-01-01**
	Zurückgestellt 25.11.25	
4.2.	Bericht zum interfraktionellen Antrag: Weiterbetrieb des Heiligen-Geist-Hospitals als Alten- und Pflegeheim	**VO/2023/11920-02**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
4.3.	3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025	**VO/2025/14724**
4.4.	Masterplan Klimaschutz (MAKS) - 1. Monitoringbericht	**VO/2025/14626**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
4.5.	Ergebnis der Organisationsuntersuchung Technisches Gebäudemanagement	**VO/2025/14168**
	Zurückgestellt am 25.11.25	

5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Vereinbarung zwischen der Hansestadt Lübeck und der Europäisches Hansemuseum gGmbH bezüglich Trägerschaft und Betrieb des Europäischen Hansemuseums	**VO/2025/14484**
5.2.	Annahme einer Zuwendung der Ernst von Siemens Kunststiftung in Höhe von 270.000 Euro für die wissenschaftliche Erschließung der Sammlungen des St. Annen-Museums und der Kunsthalle St. Annen	**VO/2025/14689**
5.3.	Teilnahme am Bundesförderprogramm "Sanierung kommunaler Sportstätten" mit dem Projekt "Sport- und Bürgerpark Neuhof".	**VO/2025/14728**
	Anlage wird nachgereicht	
5.4.	Wohnungsmarktstrategie Lübeck	**VO/2025/14628**
5.5.	Projektfreigabe "Neubau Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer" Geniner Ufer 5-5a, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR	**VO/2025/14673**
5.5.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL), Anfrage zu: Projektfreigabe "Neubau Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer" Geniner Ufer 5-5a, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR	**VO/2025/14673-05**
5.6.	Kleingartenentwicklungskonzept Hansestadt Lübeck 2025	**VO/2025/14057**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
5.6.1.	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**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
5.7.	Abschluss der planerischen Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Nord-West" und Ausstieg aus der weiterführenden Teilnahme am Städtebauförderungsprogramm	**VO/2025/14646**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
5.8.	Erhaltungsstrategie Fahrbahnen	**VO/2025/14616**
	Zurückgestellt am 25.11.25	

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 25.11.2025	
	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**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
14.2.	Quartalsbericht III/2025 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	**VO/2025/14690**
15.	Beschlussvorlagen	
15.1.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5a	**VO/2025/14677**
15.2.	Projektfreigabe Königstraße 54, Lübeck (Bildungshaus "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)")	**VO/2025/14682**
15.3.	Mietvertragsverlängerung: Kindertageseinrichtung Am Behnckenhof 60a	**VO/2025/14605**
	Zurückgestellt am 25.11.25	

15.4.	Entscheidung weiteres Vorgehen in Sachen Neubau Parkhaus Holstentor	**VO/2025/14536**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
16.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

17.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

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

43. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 09.12.2025, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

3.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Desk Sharing und Home Office	**VO/2025/14753**
3.2.	AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035	**VO/2025/14522**
	Zurückgestellt am 25.11.25	
3.2.1.	Antwort zur Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten zur Herstellung der Klimaneutralität 2035	**VO/2025/14522-01**
3.3.	AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants	**VO/2024/12918**
	Zurückgestellt am 23.01.24	
3.3.1.	Beantwortung der Anfrage von AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants (VO/2024/12918)	**VO/2024/12918-01**
3.4.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Kommunalen Entwicklungspolitik	**VO/2025/14771**
4.3.1.	3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025 - aktualisierte Anlage 2 Stand 08.12.2025	**VO/2025/14724-01**
5.3.	Teilnahme am Bundesförderprogramm "Sanierung kommunaler Sportstätten" mit dem Projekt "Sport- und Bürgerpark Neuhof".	**VO/2025/14728**
	Liegt nun vor	

Nichtöffentlicher Teil:

13.1.	Beantwortung der mündlichen Anfrage des AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Sachstände zum Theaterrestaurant; i.V.m. VO/2024/12918-01	**VO/2024/12918-02**

15.5.	Dringlichkeitsvorlage: Abschluss eines Änderungsvertrags für die Bewachung und Bestreifung einiger bedarfsorientiert ausgewählter Gemeinschaftsunterkünfte für Geflüchtete	**VO/2025/14749**
	Es ist vorgesehen, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern	

► Nr. VO/2025/14753
öffentlich

Lübeck, 03.12.2025

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Desk Sharing und Home Office

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Am 08.07.2025 berichtete die Verwaltung auf Anfrage (VO/2025/14014-01), dass 31 Mitarbeiter*innen des Bereiches DOS über keinen festen Arbeitsplatz verfügen, sondern sich diesen teilen (Desk Sharing). Darüber hinaus würde dieses Konzept bereits in weiteren Bereichen seit einigen Jahren pilotiert.

1. Wie viele Mitarbeiter*innen der Kernverwaltung teilen sich heute (11.12.2025) ihren Arbeitsplatz? Wie ist das Verhältnis Mitarbeiter*in zu Plätzen?

2. Wie viele sollen es Ende 2026 und mittelfristig (2030) sein?

3. Darüber hinaus wurde in o.a. Antwort eine Dienstvereinbarung für die gesamte Kernverwaltung angekündigt, die in mehreren Bereichen mit klassischen Verwaltungstätigkeiten pilotiert werden soll.

    a. Ist die Dienstvereinbarung bereits beschlossen? Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

    b. In welchen Bereichen soll diese Dienstvereinbarung mit jeweils wie vielen Mitarbeiter*innen und Plätzen pilotiert werden?

4. In o.a. Antwort wurde berichtet, dass bereits 1.900 Mitarbeiter*innen der Kernverwaltung die Gelegenheit zu Home Office haben.

    a. Wie viele Mitarbeiter*innen der Kernverwaltung sind es heute (11.12.2025)?

    b. Wie viele sollen es Ende 2026 und mittelfristig (2030) sein?

Begründung:

Anlagen:

► 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/2025/14522-01**
öffentlich

Lübeck, 04.11.2025

Antwort
-öffentlich-

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

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

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU) zu den Kosten der Herstellung der Klimaneutralität 2035

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?

Antwort:
Die Kosten zur Erreichung der Treibhausgasneutralität 2035 sind aktuell nicht seriös zu beziffern, da sie von vielen Faktoren abhängen, die derzeit nicht bekannt und z.T. auch auf Bundes- oder Landesebene nicht reguliert sind.
So sind u.a. viele Entscheidungen, die zur Zielerreichung führen, noch nicht getroffen, z.B. Ausbau der Wärmenetze, der Verkehrsinfrastruktur, Sanierungen von Gebäuden, Transformation von Wärmeerzeugungsanlagen. Eine so große Unsicherheit in allen betroffenen Bereichen erlaubt u.E. keine belastbare Aussage und kann insoweit auch noch keine belastbare Planungsgrundlage darstellen.
Auch ein Ausblick in die Förderlandschaft der EU, des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein über die nächsten 10 Jahre ist im Hinblick auf eine Bezifferung der Kosten nicht ausreichend aussagekräftig. Aktuell gibt es verschiedene Förderprogramme für Einzelmaßnahmen (z.B. Gebäudesanierung und Radwegebau) , Machbarkeitsstudien /Transformati-

onsplänen und übergreifenden Maßnahmen in Form von Investitionszuschüssen oder Zuwendungen. Die Förderhöhen sind je nach Programm, Maßnahme und Bereich variabel zwischen 10% und 95%.Wie sich die Förderlandschaft zukünftig gestalten wird, bleibt abzuwarten.

Anlagen:
Anlage 1 Antwort der Stadtwerke Lübeck Gruppe
Anlage 2 Antwort der Trave GmbH

Senator Ludger Hinsen

Stadtwerke Lübeck gruppe

Lübeck, 21. November 2025

VO 2025/14522-01
Antwort zur Anfrage des AM Christopher Lötsch (CDU): Beantwortung der Fragen nach den Kosten der Klimaneutralität 2035

Die Stadtwerke Lübeck haben, basierend auf der Treibhausgasbilanz des Unternehmens im Jahr 2023 einen möglichen Dekarbonisierungspfad bis 2040 erarbeitet. Abgeleitet aus den aktuellen Emissionen der einzelnen Bereiche haben sich daraus mögliche Handlungsfelder der Dekarbonisierung ergeben. Innerhalb der Handlungsfelder wurde im weiteren Vorgehen unterschieden in

- gesetzlich vorgeschriebene Pflichten, wie beispielsweise die Vergrünung der Fernwärme (EWKG-SH) oder die Umstellung der Busflotte auf e-Fahrzeuge (ÖDA) oder der Ausbau der Strominfrastruktur. Diese Maßnahmen müssen umgesetzt werden und sind in vielen Fällen durch Fördermittel oder entsprechende Regulatorik gestützt.
- freiwillige Maßnahmen, die sich an Marktannahmen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen orientieren und für die SWL werthaltig sind (beispielsweise den weiteren Ausbau der Windkraft- oder Photovoltaikerzeugung oder den Bau von Batteriespeichern). Diese Maßnahmen zahlen auf die Energiewende ein und somit den Weg zur Klimaneutralität, sie bilden dabei gleichermaßen die Marktnachfrage ab und sichern die Zukunftsfähigkeit unseres Angebots.
- freiwillige Maßnahmen, die ausschließlich der Dekarbonisierung dienen würden, hinter denen aber für uns keine Wertschöpfung steht. Hier handelt es sich beispielsweise um die energetische Sanierung unser eigen-genutzten Gebäude zur Senkung des eigenen Energieverbrauchs. Sofern diese Maßnahmen nicht mit ausreichenden Fördermitteln untermauert sind, werden sie aktuell aufgrund der knappen finanzwirtschaftlichen Ressourcen und der damit verbundenen notwendigen Themen-Fokussierung nicht durch die SWL verfolgt.

Die Auswahl der Maßnahmen und somit der Einsatz von Investitionsmitteln erfolgt nur für jene Themen, die gesetzlich vorgeschrieben sind oder aus ihrer Wirtschaftlichkeit begründbar sind. In vielen Fällen sind für die von uns durchgeführten Maßnahmen Fördermittel möglich, die wir in die Betrachtungen einbezogen und für die Realisierung eingeworben haben, so beispielsweise für Teilaspekte der Fernwärme-Vergrünung oder die Beschaffung von eBussen.

Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH

Stellungnahme zur Anfrage aus dem Hauptausschuss zu den Kosten der Klimaneutralität

VO/2025/14522-01

Die TRAVE hatte Ende 2023 einen Klimapfad 2040 erarbeitet und Anfang 2024 in den verschiedenen Ausschüssen vorgestellt. Die Präsentation dazu dürfte bekannt sein. Wir gingen dazu von Gesamtinvestitionen in Höhe von 837 Millionen Euro aus, um die Klimaneutralität zu erreichen.

Allerdings waren große Anteile dieser Investitionen in die Dekarbonisierung des Gebäudebestandes nicht ausschließlich der energetischen Ertüchtigung, sondern auch der generellen baulichen Erhaltung und Verbesserung zuzurechnen.

Aktuell haben wir die Kalkulationen überarbeitet und auf Ebene der einzelnen Gebäude der TRAVE bis 2040 verfeinert. Die entsprechenden Ergebnisse wurden unserem Aufsichtsrat und den Gesellschaftervertretern erstmalig am 14. November 2025 vorgestellt. Danach werden sich die Investitionen voraussichtlich auf „nur noch" rund 710 Millionen Euro verringern, da teilweise niedrigere Sanierungsstandards gewählt werden können, wenn die Stadtwerke Lübeck bis 2040 ihre gesamten Fernwärmenetze dekarbonisieren.

Auch bei der neuen, etwas niedrigeren Gesamtinvestitionssumme ist es aber kaum möglich, reine Klimaschutzinvestitionen von anderen baulichen Investitionen in den Gebäudebestand zu trennen, da diese immer gemeinsam ausgeführt werden.

Lübeck, 3. Dezember 2025

Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH

Dr. Matthias Rasch
Geschäftsführer

► Nr. VO/2024/12918
öffentlich

Lübeck, 22.01.2024

Anfrage

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

AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Der Bürgermeister wird gebeten, folgende Fragen bezüglich der Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants schriftlich zu beantworten:

1. Welche Festlegungen sehen die vertraglichen Vereinbarungen der Hansestadt Lübeck bzw. ihres Stadttheaters mit dem aktuellen Pächter vor hinsichtlich der Zeit- und Kostenplanung zur Renovierung und der vollumfänglichen Neueröffnung des Restaurants?

2. Wer ist diesen Vereinbarungen nach in welchem Umfang für den Ausbau der alten Einrichtung und die Neuausstattung von Küche und Gasträumen etc. verantwortlich und hat die entstehenden Kosten zu tragen?

3. In welchem Ausmaß spielen die baulichen und hygienischen Bedingungen des früheren Restaurantbetriebs bei den Verzögerungen eine Rolle? Gab es in dieser Hinsicht Kontrollen der zuständigen städtischen Dienststellen?

4. Wenn die Zeit- und Kostenplanung seit der Neuverpachtung nicht eingehalten wird: woran liegt dies und wer trägt die Folgen der Nichteinhaltung?

5. Welche Vereinbarungen, Gespräche etc. zur zeitnahen Herstellung des vertraglich vorgesehenen Zustands gibt es? Haben die zuständigen Fachbereichsleitungen und der Bürgermeister versucht, die offenbar entstandenen Probleme im Interesse eines einwandfrei funktionierenden Restaurantbetriebs am städtischen Theater umgehend zu beheben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/12918-01
öffentlich

Lübeck, 15.10.2025

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.040 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Wieland Kuhn (E-Mail: wieland.kuhn@luebeck.de Telefon: 122 - 7563)

Beantwortung der Anfrage von AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants (VO/2024/12918)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.12.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beantwortung der Anfrage von AM Mandy Siegenbrink BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verzögerungen bei der Neueröffnung des Theaterrestaurants (VO/2024/12918)

1. Welche Festlegungen sehen die vertraglichen Vereinbarungen der Hansestadt Lübeck bzw. ihres Stadttheaters mit dem aktuellen Pächter vor hinsichtlich der Zeit- und Kostenplanung zur Renovierung und der vollumfänglichen Neueröffnung des Restaurants?
2. Wer ist diesen Vereinbarungen nach in welchem Umfang für den Ausbau der alten Einrichtung und die Neuausstattung von Küche und Gasträumen etc. verantwortlich und hat die entstehenden Kosten zu tragen?
3. In welchem Ausmaß spielen die baulichen und hygienischen Bedingungen des früheren Restaurantbetriebs bei den Verzögerungen eine Rolle? Gab es in dieser Hinsicht Kontrollen der zuständigen städtischen Dienststellen?
4. Wenn die Zeit- und Kostenplanung seit der Neuverpachtung nicht eingehalten wird: woran liegt dies und wer trägt die Folgen der Nichteinhaltung?
5. Welche Vereinbarungen, Gespräche etc. zur zeitnahen Herstellung des vertraglich vorgesehenen Zustands gibt es? Haben die zuständigen Fachbereichsleitungen und der Bürgermeister versucht, die offenbar entstandenen Probleme im Interesse eines einwandfrei funktionierenden Restaurantbetriebs am städtischen Theater umgehend zu beheben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

1. **Welche Festlegungen sehen die vertraglichen Vereinbarungen der Hansestadt Lübeck bzw. ihres Stadttheaters mit dem aktuellen Pächter vor hinsichtlich der Zeit- und Kostenplanung zur Renovierung und der vollumfänglichen Neueröffnung des Restaurants?**
   und

2. Wer ist diesen Vereinbarungen nach in welchem Umfang für den Ausbau der alten Einrichtung und die Neuausstattung von Küche und Gasträumen etc. verantwortlich und hat die entstehenden Kosten zu tragen?

Bei der Neuverpachtung des Theaterrestaurants und der dazugehörigen Berechtigung, das Mittelrangfoyer (nachfolgend „MRF“) in den Pausen des Theaters zu bewirtschaften, sowie der Pflicht, die Kantine zu betreiben, hatten die Vertragsparteien nicht ausreichend eingeschätzt, welche Auflagen zwischenzeitlich für eine Betriebsgenehmigung nach Pächterwechsel zu erfüllen sind. Vor allem die küchentechnischen Einrichtungen sowie die Elektro-, Zu-, Abwasserleitungen, Abluft und der Fettabscheider erfüllen diese Voraussetzungen nicht.
Bei Abschluss des Pachtvertrages wurden keine Regelungen über notwendige Investitionen getroffen. Nach dem Rechtsverständnis der Theater Lübeck gGmbH (nachfolgend „TLG“) hat der Pächter die Küchengeräte (Herde, Kühlschränke, usw.) selbst zu stellen, benötigt dafür aber eine in sämtlichen Anschlüssen funktionsfähige Grundausstattung. Diese war gemäß den Feststellungen nach der Übergabe des Pachtgegenstandes nicht mehr ausreichend nach den gültigen Standards vorhanden.
Eine gesonderte Zeit- und Kostenplanung hinsichtlich der Sanierung der Theatergastronomie wurde nicht vorgenommen, da die Theatergastronomie Teil der Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung für die Sanierung des gesamten Theaters war. Seit dem Bekanntwerden des akuten Sanierungsbedarfs des Theaterrestaurants gab es mit den Vertragsparteien und den beteiligten Fachbereichen Gespräche und Untersuchungen zur Frage, ob eine vorgezogenen Teilsanierung der Restaurantküche möglich ist. Diese Möglichkeit musste jedoch letztendlich aus technischen Gründen verworfen werden.
Die TLG hat anschließend in den Bereichen Mittelrangfoyer und Kantine eigene Investitionen vorgenommen, um diese Bereiche unmittelbar der Pausen-, bzw. Mitarbeiterversorgung zur Verfügung stellen zu können. Das Gebäudemanagement hat zudem in der Zubereitungsküche des Mittelrangfoyers in 2024 Sanierungsarbeiten vorgenommen, um die Beanstandungen aus dem Kontrollbericht des Gesundheitsamtes für diesen Bereich zu beseitigen. Um die Restaurantküche betriebsbereit zu sanieren, wären wesentlich tiefere Eingriffe in die Bausubstanz notwendig gewesen, weshalb hier anders als bei der Kantine oder dem MRF keine Teilsanierung vorgenommen werden kann.
Die Herstellung eines genehmigungsfähigen Standards im Theaterrestaurant kann erst im Zuge der weiteren Sanierung des Theaters erfolgen. Hierzu wird auf die Ausführungen im Bericht VO/2025/14519 zur Sanierungsnotwendigkeit des Theaters verwiesen. Die Planung von Bauabschnitten, die das Theaterrestaurant umfassen, ist noch nicht erfolgt, daher kann aktuell nicht terminiert werden, wann ein genehmigungsfähiger Zustand hergestellt sein wird.

3. In welchem Ausmaß spielen die baulichen und hygienischen Bedingungen des früheren Restaurantbetriebs bei den Verzögerungen eine Rolle? Gab es in dieser Hinsicht Kontrollen der zuständigen städtischen Dienststellen?

Die baulichen Bedingungen der Theatergastronomie wurden in den Bereichen MRF und Kantine ausreichend hergestellt, nicht jedoch wie beschrieben in der Restaurantküche.
Es erfolgte Anfang des Jahres 2024 eine Kontrolle durch das Gesundheitsamt auf Anforderungen des jetzigen Pächters, um festzustellen, ob es unter den seinerzeit und noch bestehenden Gegebenheiten überhaupt möglich ist, eine Restaurantküche zu etablieren. (Dazu siehe Antwort zu den Fragen 1 und 2.)
Die Einhaltung der Hygienevorschriften obliegt nicht der TLG, sondern dem Pächter. Da es während des Pachtverhältnisses nicht zum laufenden Betrieb eines Restaurants kam, sind diesbezügliche Kontrollen nicht erfolgt.

4. Wenn die Zeit- und Kostenplanung seit der Neuverpachtung nicht eingehalten wird: woran liegt dies und wer trägt die Folgen der Nichteinhaltung?

Da dem Pächter kein vertragsgemäßer Zustand einer Restaurantküche angeboten werden konnte, verzichtete die TLG vom Pächter auf die Pachtzahlungen. Die fehlenden Pachteinnahmen wirken sich ergebnismindernd auf das Ergebnis des TLG aus.

5. **Welche Vereinbarungen, Gespräche etc. zur zeitnahen Herstellung des vertraglich vorgesehenen Zustands gibt es? Haben die zuständigen Fachbereichsleitungen und der Bürgermeister versucht, die offenbar entstandenen Probleme im Interesse eines einwandfrei funktionierenden Restaurantbetriebs am städtischen Theater umgehend zu beheben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

Da dem Pächter kein vertragsgemäßer Zustand einer Restaurantküche angeboten werden konnte, wurden mit dem Pächter nach Bekanntwerden dieser Umstände Vereinbarungen getroffen: Erlass der Pachtzahlung und Bezuschussung des Kantinenbetriebs durch TLG, da hierfür nicht - wie bei Abschluss des Prachtvertrags angenommen - Einnahmen aus dem Restaurantbetrieb eingesetzt werden konnten. In der Laufzeit des Pachtvertrages vom 01.08.2022 bis 09.09.2025 setzte die TLG hierfür 84.000,- € (Verzicht auf Pacht) und 184.450,- € (Bezuschussung Kantinenbetrieb) ein.

Eine zeitnahe Herstellung der Voraussetzungen für einen genehmigungsfähigen Betrieb des Theaterrestaurants ist wie oben dargelegt technisch und baulich nicht zu realisieren. Dies ist dem Pächter bekannt gegeben worden. Ihm wurde seit Dezember 2023 mehrfach angeboten, dass Pachtverhältnis aufzulösen, wenn dieses für ihn unter den gegebenen Bedingungen wirtschaftlich nicht mehr tragfähig sein sollte.
Im September 2025 wurde das Pachtverhältnis beendet. Zu den weiteren Umständen wird auf die aus datenschutzrechtlichen Gründen nichtöffentliche Beantwortung einer ergänzenden Anfrage aus dem Hauptausschuss vom 14.10.2025 (V0/2024/12918-02) verwiesen.
Unter den gegeben baulichen und technischen Umständen wird eine Neuverpachtung nicht angestrebt. Die Geschäftsführung der TLG wurde beauftragt, ein mögliches Zwischennutzungskonzept in Eigenregie auf Basis der aktuell bestehenden Ausstattung und unter der Voraussetzung, dass die Gemeinnützigkeit der TLG nicht gefährdet wird (kein verlustbringendes Geschäft) zu erarbeiten.

Anlagen:
Keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2025/14771
öffentlich

Lübeck, 09.12.2025

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Kommunalen Entwicklungspolitik

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Am 19.11.2024 wurde im Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung das Projekt „Kommunale Entwicklungspolitik" vorgestellt.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Welche konkreten Vorhaben wurden im Jahr 2025 im Rahmen des Projekts angestoßen?

2. Haben sich die Vorhaben auf den Haushalt kostenerhöhend oder kostenmindernd ausgewirkt (Bitte um gesonderte Darstellung für jedes angestoßene Projekt)?

Gemäß der Präsentation im Ausschuss soll die bei der Stadt eingerichtete Koordinierungsstelle für kommunale Entwicklungspolitik durch die Servicestelle Kommunen in der einen Welt (SKEW) gefördert sein.

3. Mit welchem Anteil wird die Stelle gefördert?

4. Bis wann ist die Förderung zugesagt?

5. Ist die Stelle auf den Förderzeitraum befristet?

6. Soll die Stelle nach dem Ablauf des Förderzeitraums fortbestehen?

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

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.

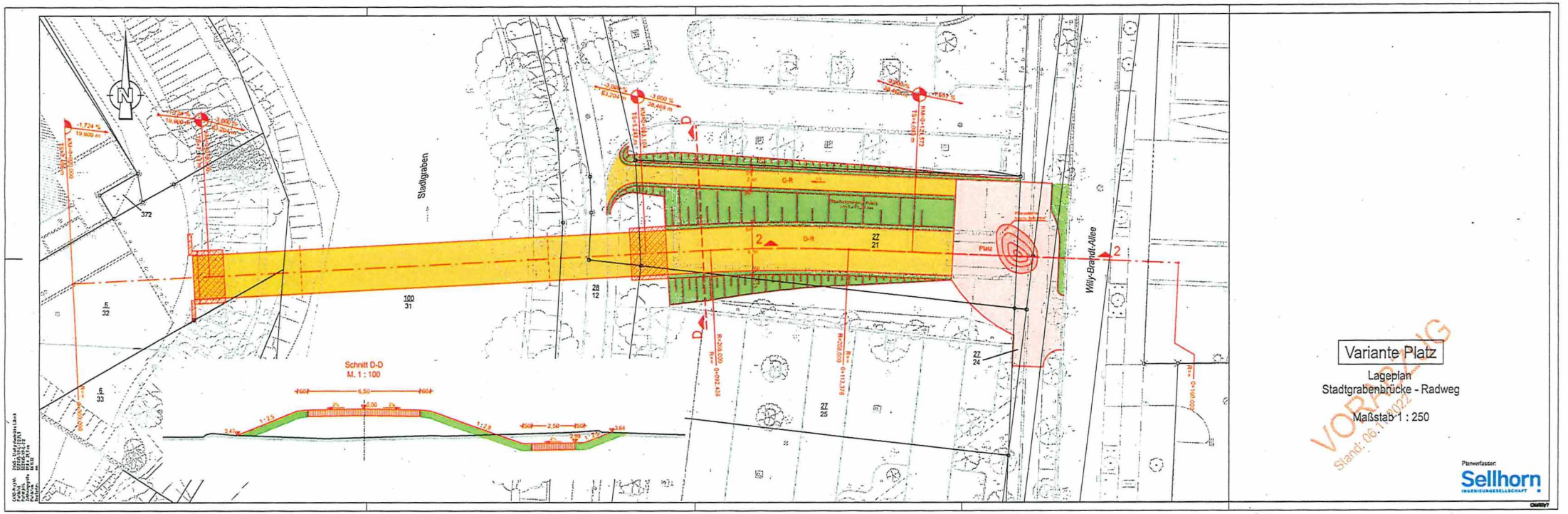
Positiv festzuhalten ist, dass es im Zuge der Projektbearbeitung gelungen ist, eine Förderung in Höhe von ca. drei Mio EUR für dieses Projekt zu bekommen.

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.

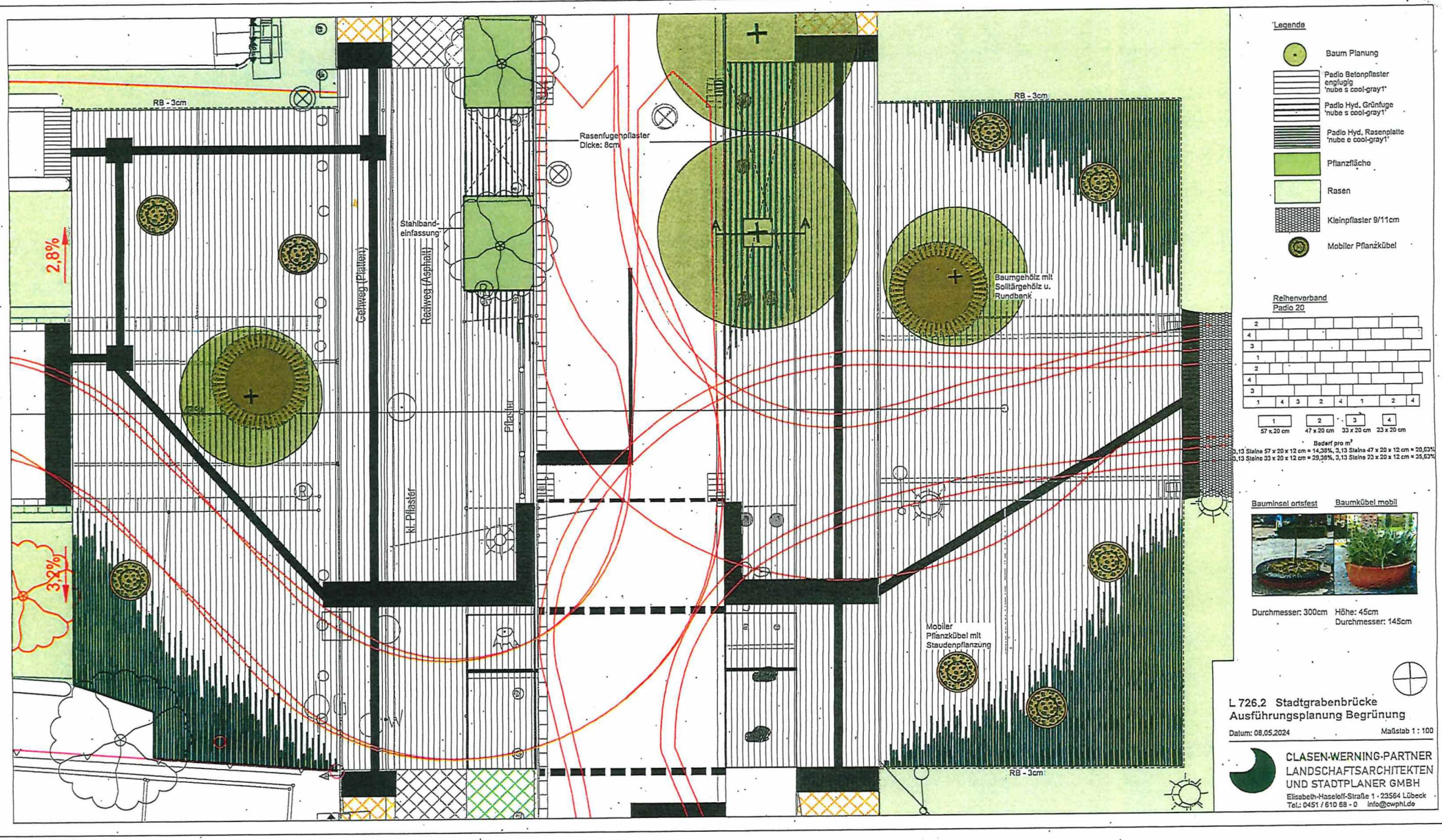
Lübeck, 08.09.2025
14.5.660.07.15.16

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/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/2025/14724
öffentlich

Lübeck, 18.11.2025

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Dennis Bössow (E-Mail: dennis.boessow@luebeck.de Telefon: 122-2051)

3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
01.12.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Turnusmäßige Berichterstattung für das Haushaltsjahr 2025 unter Berücksichtigung des Haushaltsbegleitbeschlusses vom 26.09.2024 | TOP Ö 9.8.1 | 2024/13494-01-01

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

Bericht:
1. Grundlegendes zum Quartalsbericht

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

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

Hiermit wird der 3. Quartalsbericht 2025 zum Stichtag 30.09. mit der Prognose auf das voraussichtliche Jahresergebnis 2025 präsentiert.

Im Interaktiven Haushalt können auf allen Ebenen der Verwaltung bis hin zur Produktebene die Begründungen und Erläuterungen zu den eingetretenen Entwicklungen abgerufen werden.

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

Darüber hinaus werden mit dem 3. Quartalsbericht 2025 Prognosen zu den wesentlichen investiven Maßnahmen (ab 500.000 EUR) unter Berücksichtigung der vorgenommenen Haushaltsauszahlungsresteübertragungen vorgelegt. Die tabellarische Zusammenstellung ist diesem Bericht in Anlage 1 beigefügt.

In der Anlagen 2 wird zudem zum Stand der Abarbeitung der Haushaltsbegleitbeschlüsse zum Haushalt 2025 berichtet.

Prognose zum 3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025

Ergebnisplan

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

Der genehmigte Haushaltsplan 2025 weist einen Fehlbetrag in Höhe von **86,4 Mio. €** aus.

Die hiermit vorgelegte Prognose zum Jahresende weist einen Fehlbetrag von **104,6 Mio. €** und damit eine Abweichung von ca. **18,2 Mio. €** aus.

Diese erklärt sich wie folgt:

Die Zuschussbedarfe der Fachbereiche steigen um 10,7 Mio. € gegenüber der Planung und damit 13,3 Mio. € weniger stark als in der Prognose zum 2. Quartal erwartet. Maßgeblich hierfür sind insb. die Anpassung des Kindertagesförderungsgesetzes (KiTaG) ab dem 01.01.2025 und die Folgen der Neuregelung der "Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffelung von Gebühren oder Entgelten in der Kindertagesbetreuung" sowie die Einführung des "Lübecker Beitragsdeckels" (VO 2024/13365-01-01). Insgesamt ergibt sich eine Zuschussausweitung im FB4 von etwa **9,9 Mio. €.**
In Folge der bereits in 2024 erfolgten Verbuchung bleiben die in 2025 geplanten Mehrerträge beim Rettungsdienst aus der Abarbeitung des aufgelaufenen Abrechnungsstaus i.H.v. 6,0 Mio. € aus. Der Zuschussbedarf des FB3 erhöht sich entsprechend um **5,4 Mio. €**.
Der FB5 weist einen erhöhten Personal- und Sachaufwandsbedarf aus – in Summe eine erwartete Verschlechterung von **9,6 Mio. €**.

In der Grundsteuer B werden Mindererträge in Höhe von **4 Mio. €** erwartet, da die Steuerreform nicht wie geplant zum Ende des Jahres umgesetzt werden kann. Nach dem Erlass des Landes vom 24.01.2025 ist mit Mehrerträgen von ca. 1 Mio. € aus dem Finanzausgleich zu rechnen. Aufgrund des höheren Liquiditätsbedarfs entstehen Mehraufwendungen für Zinsen in Höhe von **3,1 Mio. €.**

Investitionen

Siehe Anlage 1

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

Die Ampel signalisiert somit den zu erwartenden Umsetzungsstand.

Rot

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

Gelb

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

Grün

Alle Mittel werden voraussichtlich wie geplant abfließen.

Haushalt 2025 – Begleitbeschlüsse

Siehe Anlage 2

Anlagen:
1 – Investitionsmaßnahmen 2025 - Stand der Umsetzung
2 – Haushaltsbegleitbeschlüsse 2025 – Stand der Umsetzung

Bürgermeister Jan Lindenau

3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025 - Investitionstätigkeit

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
1	1	103	111032	999	7833000	Allgemeine Investitionstätigkeit	115,0	1.250,0	1.250,0	94,5	94,5	94,5		In Folge der Nichtrealisierung der Maßnahme "Autonomer Bus" (weiterhin bestehende Haftungsrisiken) reduziert sich der Finanzbedarf um 850T€. Eine Umschichtung in andere Maßnahmen ist bis Ende 2025 aufgrund des zeitlich notwendigen Vorlaufs incl. Vergabeverfahren nicht möglich.
2	1	105	111007	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	800,0	2.000,0	1.450,0	544,1	863,2	1.174,0		Ein vollständiger Mittelabfluss ist zu erwarten.
3	1	105	111007	999	7832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,0	1.152,0	1.152,0	487,0	298,8	309,0		Ein vollständiger Mittelabfluss ist nicht zu erwarten.
4	1	105	111007	999	7853000	Allgemeine Investitionstätigkeit	300,0	200,0	200,0	47,8	162,9	192,5		Restebildung in Höhe von 200 Tsd. EUR erforderlich; Baumaßnahmen sind beauftragt, Umsetzung verzögert sich. Umsetzung teilweise erst in 2026.
5	2	280	573002	999	7852000	Allgemeine Investitionstätigkeit	60,0	1.000,0	1.000,0	77,8	77,8	160,1		Die Sanierung der Wochenmarktfläche Am Brink ist plangemäß. Der Mittelverbrauch verläuft unterjährig nicht linear, sondern ist abhängig von der jeweiligen Rechnungsstellung.
6	2	020	535001	999	7815000	Kapitaleinlage in die SWL Gruppe	0,0	15.000,0	13.000,0	0,0	0,0	13.000,0		In Folge der im Haushalt 2025 notwendigen Kreditkürzung wurde der Einlagebetrag auf 13 Mio. € für 2025 reduziert. Die Mittel sind geordnet. Der Private Investor Test wurde abgeschlossen. Die Beschlussvorlage VO/2025/14327 wurde in der Bürgerschaftssitzung 25.09.2025 beschlossen und die Auszahlung ist bereits erfolgt.
7	3	320	122003	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	187,5	653,0	553,0	116,4	184,2	186,0		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.
8	3	370	126001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	698,3	1.606,4	1.543,4	682,3	910,4	1.010,2		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.
9	3	370	126001	999	7832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,0	504,7	504,7	48,8	196,3	335,1		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.
10	3	370	127001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	1.610,3	2.040,0	1.540,0	650,0	1.006,1	1.286,5		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen. Ggf. sind zum Jahresende Verstärkungen vorzunehmen. Dies stellt sich erst im Laufe des Novembers heraus.
11	3	370	128001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	416,9	89,0	89,0	196,8	334,1	339,0		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
12	3	820	555001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	200,0	268,5	171,0	85,7	89,1	96,2		Die Maßnahme Neuwaldbildung wird 2025 fortgesetzt. Da nur noch Teilflächen aufgeforstet werden, werden die geplanten Mittel nicht in voller Höhe in Anspruch genommen. Die weiteren Mittel werden wie geplant verausgabt.
13	3	820	555001	999	7832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,3	25,0	25,0		5,4	16,9		Es ist von einer vollständigen Umsetzung der Ersatzbeschaffungen auszugehen.
14	4	401	211001	212	7831000	Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserweiterung	297,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,4		Die Maßnahme ist umgesetzt worden, sie befindet sich derzeit in der Abrechnungsphase
15	4	401	211001	700	7831000	Schul-IT	405,0	775,0	775,0	15,8	142,7	359,6		Umsetzung läuft, Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Stand der Vorbelastung: 940 T€
16	4	401	217001	700	7831000	Schul-IT	285,3	275,0	275,0	9,0	15,3	69,5		Umsetzung läuft, Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Stand der Vorbelastung: 560 T€
17	4	401	218201	017	7831000	Akustikdecken in Klassenräumen	211,5	100,0	100,0	0,0	22,1	74,6		Umsetzung läuft, erste Aufträge sind erteilt
18	4	401	218201	031	7831000	A.-Schweitzer-Schule Neubau Sporthalle (Dreifeldhalle)	242,0	0,0	0,0	0,0	0,0	88,3		Umsetzung läuft, Fertigstellung ca. 11/ 2025
19	4	401	218201	700	7831000	Schul-IT	388,8	275,0	275,0	30,6	119,2	230,4		Umsetzung läuft, erste Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Stand der Vorbelastung: 480 T€
20	4	401	218201	700	7832000	Schul-IT	0,0	615,0	615,0	5,0	10,8	55,7		Umsetzung läuft, erste Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Beschaffung von Endgeräten für Austausch erfolgt in Q3/Q4 2025
21	4	401	218201	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	241,0	20,0	20,0	1,2	7,6	26,6		Umsetzung läuft, erste Rechnungen liegen vor
22	4	401	233001	059	7831000	Dorothea-Schlözer/Großgeräte	105,2	138,0	0,1	5,0	5,0	46,3		Umsetzung läuft, Angebotseinholung war sehr zeitaufwändig, Bestellungen sind erfolgt und teilweise bereits geliefert
23	4	401	233001	700	7831000	Schul-IT	320,8	425,0	425,0	349,2	390,4	418,9		Umsetzung läuft, erste Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Stand der Vorbelastung: 610 T€
24	4	401	233001	700	7832000	Schul-IT	0,0	515,0	515,0	49,7	60,6	67,6		Umsetzung läuft, erste Aufträge sind erteilt, Abrechnungen zum Teil erfolgt, Beschaffung von Endgeräten für Austausch erfolgt in Q3/Q4 2025
25	4	401	421001	999	7818000	Allgemeine Investitionstätigkeit	225,3	245,0	245,0	74,1	74,1	184,7		Umsetzung von Beschaffungsmaßnahmen (Tore etc,) läuft
26	4	401	424001	042	7852000	Sanierung Rasensportplatz Travemünder Allee 69c	0,0	500,0	500,0	0,0	9,0	9,0		Umsetzung läuft, Fertigstellung verschiebt sich auf Juni 2026
27	4	401	424001	054	7831000	Sanierung Sportplatz Schönböcken	1.188,0	1.600,0	1.600,0	43,5	44,5	44,5		Umsetzung läuft, Baustart im Herbst 2025
28	4	401	424001	075	7818000	Falkenwiese/Entw.Sportzentrum	718,3	3.423,5	3.423,5	141,1	188,0	1.364,4		Umsetzung läuft, Fertigstellung Herbst 2026
29	4	401	424003	105	7853000	Begrünung Promenade	391,4	0,0	0,0	0,0	403,2	397,6		Die Maßnahme ist planmäßig Ende April fertigstellt und abgerechnet worden.
30	4	491	523001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	102,9	98,1	81,1	58,2	191,4	191,4		Aufträge sind umgesetzt
31	5	610	511003	026	7815000	e-Mobilität/Ladeinfrastruktur	200,0	49,9	49,9	42,0	42,0	42,0		

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
32	5	610	511003	030	7818000	Soziale Stadt Moisling	0,0	800,0	800,0	19,9	41,8	41,8		Die Fördermittel vom Bund und Land werden beim Sanierungsträger geführten städtebaulichen Sondervermögen eingezahlt. Am 10.10.2025 wurde ein Zuwendungsbescheid erteilt. Allerdings werden die Zuwendungen über Tranchen in den Jahren 2027-2030 ausgezahlt, d.h. für das laufende Kalenderjahr sind keine zusätzliche Zuwendungen von Bund und Land vorgesehen, die über kommunale Eigenanteile gegenfinanziert werden müssen. Somit fallen für 2025 kommunale Eigenanteile zur Kofinanzierung der laufenden Ausgaben (sog. Maßnahmen der Abwicklung: Sanierungsträger, Quartiersmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, Kontoführung) an und ein Teil der zugeordneten Mittel in Höhe von 95 T€ kann für andere Zwecke zur Verfügung gestellt werden.
33	5	651	111029	234	7851000	Ganztag gem. Bedarfsplanung	0,0	3.333,3	3.333,3	0,0	15,7	21,6		Die Maßnahme ist im Haushaltsentwurf 2026 nicht berücksichtigt. Die Maßnahme wird nach LP3 bis auf Weiteres gestoppt. Die EW-Bau wird Ende Oktober / Anfang November erwartet. Ein Förderantrag zum Ausbau des Ganztages an Grundschulen ist eingereicht.
34	5	651	111029	286	7851000	A.-Schw.-Schule/ TH/ Ersatzm.	2.110,6	1.118,0	1.118,0	534,5	1.364,0	2.324,5		Das Bauvorhaben befindet sich weiterhin in der baulichen Umsetzung. Die Fertigstellung ist im November 2025 geplant. Sollten alle Schlussrechnungen der Auftragnehmer in diesem Jahr eingehen, werden alle Haushaltsmittel verausgabt.
35	5	651	111029	289	7851000	Behn-/Drägerh. Sanierungsmaßn.	0,0	810,0	810,0	1.306,1	2.196,2	2.911,5		Der 1. Bauabschnitt Behnhaus wird zur Eröffnung des Museums am 01.11.2025 fertiggestellt. Die bauliche Umsetzung des 2. Bauabschnitt Drägerhaus beginnt Anfang des Q4/2025. Die dem Projekt für 2025 zugeordneten Mittel werden in voller Höhe abfließen.
36	5	651	111029	307	7851000	C.J.Burckh.-Gym./Sanierung- 5.BA	0,0	500,0	500,0	137,6	185,1	211,1		Die Pavillon-Erweiterung wird weiter bearbeitet, die übrig geplanten Maßnahmen ab 5.BA werden nicht weitergeführt. Der Außenbereich vor dem Haupteingang ist fertig-gestellt und wird z.Z. schlussgerechnet.
37	5	651	111029	310	7851000	MUK/Sanierungsmaßnahme	396,7	100,0	100,0	353,2	730,7	958,8		Der 3. Bauabschnitt im Gebäude ist fertig. Bauliche Maßnahmen werden zu Beginn des neuen Jahres am Sockel außen ausgeführt. Außerdem werden Planungsmittel für die Technik, insbesondere die Raumlufttechnik des Gebäudes benötigt.
38	5	651	111029	318	7851000	VZM/Brandschutz u. Raumplanung	0,0	500,0	500,0	2,9	21,4	293,4		Nach Aufhebung des Sperrvermerks wird die Ausführungs-planung für den 1. Bauabschnitt gefertigt. Der Versand der Leistungsverzeichnisse ist im 1. Quartal 2026 vorgesehen.
39	5	651	111029	348	7851000	Elisabeth-Haseloff-Grundschule Sanierung Brockesstraße (vormals Julius-Leber-Schule)	0,0	590,0	590,0	337,7	518,3	536,1		Die Abbrucharbeiten innerhalb des zu sanierenden Gebäudes befinden sich in der Ausführung und werden Ende des Jahres abgeschlossen sein. Momentan werden die Ausschreibungen für die Sanierungsmaßnahmen erarbeitet. Die Ausführung der Sanierungsarbeiten wird aller Voraussicht nach im 3. Quartal nächsten Jahres begonnen.
40	5	651	111029	349	7851000	Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserweiterung	2.855,4	700,0	700,0	1.019,4	1.738,4	2.694,0		Das Schulgebäude der Kaland-Schule wurde am 01.09.2025 in Betrieb genommen. Die Fertigstellung der Sporthalle erfolgt zum Schulhalbjahreswechsel 2026. Die Fördermittel aus dem Förderprogramm "Ganztag" werden bis zum Jahresende 2025 abgerufen.
41	5	651	111029	354	7851000	Bugenhagen-Schule, Grundinstandsetzung	0,0	500,0	500,0	66,7	135,2	331,6		Bei der Bugenhagen-Schule sollen in 2025 die begonnenen Leistungsphasen 5 und 6 fertiggestellt werden, so dass dann ein Leistungsstand vorliegt. Diese erbrachten Leistungen sollen im 4. Quartal abgerechnet werden. Maßnahme HH 2026 nicht enthalten.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
42	5	651	111029	541	7851000	S.Stadtpark/Herricht. Ganztag	0,0	555,6	555,6	20,3	20,3	30,7		Nach Unterbrechung werden im Herbst nun die LVs veröffentlicht. Da die Submission und die Bauausführung im Wesentlichen erst in 2026 stattfindet, sind nur noch Planungsmittel für 2025 erforderlich. Mittel wurden an andere Maßnahmen abgegeben. (kein Fördermittelabruf in 2025!)
43	5	651	111029	552	7851000	Tremser Teich/Erw. Ganztag	0,0	894,7	894,7	0,0	42,5	66,6		Die ersten Aufträge für die Ausführung sind vergeben. Baustart ist für Anfang November geplant. Beantragte Fördermittel werden in voller Höhe in Anspruch genommen werden können.
44	5	651	111029	558	7851000	Hansehalle/Ertüchtigung Bundesliga	0,0	560,0	560,0	177,1	313,1	684,5		Das Projekt ist weiterhin im Bau. Eine Fertigstellung der Baumaßnahme ist weiterhin für Ende des 4.Quartals geplant. In Teilen gibt es Schwierigkeiten bei der Materiallieferung (z.B. Dämmung) Die Schlussrechnung des Projektes wird somit erst im 1. Quartal 2026 erfolgen.
45	5	651	111029	566	7851000	Feuerwache II, Neubau, koop. Leitstelle	756,0	250,0	250,0	195,1	1.021,0	1.720,2		Die Vorentwurfsplanung (LP2) wurde abgeschlossen und der Generalplaner mit der Erbringung der Entwurfsplanung (LP3) beauftragt. Die beantragten Mittel werden vollständig in 2025 abgerufen.
46	5	651	111029	578	7851000	Königstraße 54	715,8	500,0	500,0	479,0	862,6	1.570,1		Die EW-Bau wurde zu Ende 3. Quartal abgegeben und befindet sich in abschließender Prüfung. (Abschluss LP 3). Die Vorlage zur Projektfreigabe wird vorbereitet. Die Einreichung des Bauantrags ist für Ende Herbst terminiert. Zeitgleich beginnen Vorbereitungen für vorgezogene Baumaßnahmen ab Jahresbeginn 2026, sowie für ein Vergabeverfahren, um Hauptbauleistungen 2026 an einen Generalunternehmer zu vergeben. Die beantragten Mittel werden in voller Höhe in 2025 abfließen.
47	5	660	541001	576	7853000	VIAA Verkehrsmanagementsystem	1.043,3	0,0	0,0	215,9	529,9	971,4		Das Projekt läuft mit leichtem zeitlichen Verzug.
48	5	660	541001	578	7852000	Sanierung Buurdiekstraße/Wischhofweg	151,7	0,0	0,0	3,0	3,0	2.982,7		Die Maßnahme ist fertiggestellt.
49	5	660	541001	579	7852000	Sanierung Grüner Weg	216,8	0,0	0,0	1,7	151,1	151,1		Die Maßnahme ist fertiggestellt.
50	5	660	541001	596	7852000	Instandsetzung Obere Lachswehrbrücke	243,0	800,0	800,0	0,0	0,1	0,1		In diesem Jahr Planungsleistungen; Realisierung der Instandsetzung in Folgejahren erst nach erneutem Beschluss zur Finanzierung; Die Mittel aus dieser Maßnahme wurden im 1. Quartal 2025 zur Verstärkung des GMHL verschoben.
51	5	660	541001	625	7852000	Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen	0,0	2.300,0	2.300,0	590,4	783,1	1.028,3		Es handelt sich um eine laufende Maßnahme mit mehreren Teilprojekten. Die Umsetzung läuft jeweils planmäßig. Darunter befinden sich Projekte wie die Beteiligung am Breitbandausbau, die Herstellung der Gehwege im Schnitterweg usw.
52	5	660	541001	634	7852000	Beckergrube	0,0	2.900,0	2.900,0	349,0	671,2	1.344,9		Die Maßnahme befindet sich im Bau, Umsetzung läuft planmäßig.
53	5	660	541001	674	7852000	Stadtgrabenbrücke	997,1	0,0	0,0	126,4	713,3	1.353,7		Maßnahme wird in 2025 schlussgerechnet.
54	5	660	541001	685	7852000	Durchlass Brandenmühle	218,1	600,0	600,0	8,0	283,0	678,7		Fertigstellung in 2025
55	5	660	541001	738	7852000	Baggersand	0,0	950,0	950,0	0,0	11,3	11,3		Der Endausbau der Straße ist für 2026 eingeplant. Die Erschließungsarbeiten sind abgeschlossen. Es werden 950.000 EUR benötigt. Entsprechend einer Vereinbarung mit dem Erschließer ist ein Ertrag von 244.000 EUR vereinbart.
56	5	660	541001	767	7852000	Ersatzneubau Brücke Brandenmühle	229,8	0,0	0,0	24,7	249,7	252,0		Baumaßnahme verläuft planmäßig.
57	5	660	541001	803	7852000	GI/ENB Untere Lachswehrbrücke	0,0	1.000,0	1.000,0	19,3	15,9	16,0		Mittel sind vollständig gebucht oder vorgebunden.
58	5	660	541001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,0	548,6	548,6	3,1	8,4	83,3		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.
59	5	660	542001	077	7852000	Mühlentorbrücke	462,1	1.000,0	1.000,0	2,3	2,3	48,0		Planungsleistungen sind in der Beauftragung und werden aktuell erbracht.
60	5	660	542001	145	7852000	Ersatzneubau Sandbergbrücke	200,0	1.500,0	1.500,0	0,0	0,0	0,0		Maßnahme wird z.Z. nicht umgesetzt, da keine personellen Ressourcen hierfür zur Verfügung stehen. Derzeit erfolgt die Planung möglicher Umleitungsverkehre.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
61	5	660	542001	150	7852000	Ratzeburger Allee Radschnellweg	0,0	3.400,0	3.400,0	0,0	81,7	125,6		Während des in Bau befindlichen ersten Streckenabschnittes der Radroute plus Maßnahme auf der Ratzeburger Allee wurde die Ausführungsplanung für den 2. Abschnitt fertig gestellt, so dass diese im nächsten Jahr umgesetzt werden kann. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit leichtem zeitlichen Verzug angelaufen.
62	5	660	542001	156	7852000	Ersatzneubau Karlstraßenbrücke	238,1	300,0	300,0	0,0	0,0	0,0		Maßnahme wird in 2025 wegen fehlender personeller Ressourcen nicht begonnen.
63	5	660	542001	157	7852000	Erschließung Schlutuper Straße/ Lauerhofer Feld	0,0	2.100,0	2.100,0	75,2	602,7	1.183,1		Die Maßnahme nahezu fertiggestellt, Umsetzung läuft planmäßig.
64	5	660	542001	158	7852000	Ratzeburger Allee K 23	0,0	2.200,0	2.200,0	0,0	0,0	0,0		Die Umsetzung der Maßnahme ist angelaufen.
65	5	660	542001	159	7852000	Geniner Dorfstr. K 13	0,0	600,0	600,0	0,0	215,6	518,9		Der Bau ist im Mai 2025 abgeschlossen worden. Die Schlussrechnung incl. Nachtrag befindet sich in der fachlichen Prüfung.
66	5	660	543001	044	7852000	Neubau Bahnhofsbrücke	1.054,4	0,0	0,0	139,2	234,2	426,1		Schlussrechnung steht noch aus
67	5	660	544001	070	7852000	Moislinger Allee B75	0,0	2.000,0	2.000,0	0,1	417,3	1.948,7		Das Vorhaben ist fertiggestellt, die Schlussrechnung steht noch aus.
68	5	660	551001	084	7852000	Neuanlagen Außenanlagen Schulen	0,0	500,0	500,0	160,0	172,9	235,9		Maßnahmen in Abstimmung mit Schule & Sport
69	5	660	551001	501	7852000	Grundüberholung Spielplätze	0,0	881,0	881,0	73,7	88,8	116,6		Der Sperrvermerk wurde am 24.07.25 aufgehoben.
70	5	660	551001	535	7852000	Sanierung Sportanlage Kalkbrennerstraße	0,0	780,0	780,0	0,0	12,0	13,8		Die Maßnahme ist bis zur Leistungsphase 3 abgeschlossen. Eine Vorlage zur Freigabe wird für das IV. Quartal 2025 vorbereitet, nach politischem Beschluss wird ein Bauantrag gestellt
71	5	660	551001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	110,0	337,6	337,6	124,1	241,6	264,1		Es ist von einem vollständigen Mittelabfluss auszugehen.
72	5	660	573004	002	7852000	Fahrradparkhaus in den Linden Arcaden	0,0	1.050,0	1.050,0	58,6	58,6	59,5		Der aktuelle Eigentümergesellschaft befindet sich in der Insolvenz. Aufgrund der noch nicht abschließend geklärten zukünftigen Eigentumsverhältnisse kommt es zu Verzögerungen bei der Umsetzung der Maßnahme.
73	5	691	552001	106	7852000	Kaimauer Kohlenhofkai	640,0	0,0	0,0	14,5	448,5	654,1		Maßnahme wird umgesetzt, voraussichtlicher Fertigstellungstermin Sommer 25
74	5	691	552001	108	7853000	Altlastensanierung Rosenpforte Lübeck	100,0	0,0	0,0	6,2	103,7	243,8		Maßnahme ist fertig.
75	5	691	552001	511	7852000	Skandinavienkai / Flächenanhebung	74,4	1.000,0	1.000,0	144,8	422,7	537,5		Fläche Autoabteilung ist fertig. Rechnungen stehen noch aus.
76	5	691	552001	537	7852000	Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord	292,5	800,0	800,0	49,6	66,7	67,5		Die Klärung der Finanzierung des Gesamtprojekts dauert an, daher wurden weitere Planungsaufträge noch nicht erteilt. Das Land SH stellt jetzt Fördermittel in Aussicht. Ein Förderantrag über 80% wurde gestellt. Weitere Planungen sollen noch bis Jahresende ausgeschrieben werden.
77	5	691	552001	545	7852000	Skandikai/Verlänger. Anl. 3/4	2,3	500,0	500,0	6,4	6,4	18,9		Änderungen in der Planung haben stattgefunden; Entscheidung zur Vorzugsvariante der Vorplanung mit einer Verlängerung mit Kaimauer, Verfüllung Wasserflächen und Landgewinnung wurde im Sommer 2024 getroffen. Aktuelle Kostenschätzung aus Frühjahr 2025 erfordert nun eine erneute Untersuchung zur Variante einer Verlängerung mittels Dalbensteg. Zudem werden auch die Planungsrandbedingungen mit den angedachten Schiffsgrößen an Anleger 5, Anleger 4 und Anleger 3 neu durchdacht. Entscheidung zur Fortsetzung der Entwurfsplanung wurde getroffen.
78	5	691	552001	557	7852000	Skandikai, Landstrom	0,0	2.500,0	2.500,0	29,8	38,4	96,2		Die Planungen für die 2. Ausbaustufe laufen. Die Abstimmungen zur Projektumsetzung mit diversen Beteiligten verzögern sich. Eine Ausschreibung der Umsetzung ist ab 2026 vorgesehen. EU Fördermittelantrag wurden positiv bestätigt (30 %).
79	5	691	552001	558	7852000	Skandi, Umbau Anleger 5a	8,9	950,0	950,0	6,0	15,7	33,9		Die Entwurfsplanung liegt vor. Die Abstimmungen zur Projektumsetzung mit diversen Beteiligten verzögern sich. Eine europaweite Ausschreibung (Partneringverfahren) zur Planung ab Leistungsphase 5 und Umsetzung mit einer Baufirma ist 2026 vorgesehen. EU Fördermittelantrag wurde positiv bestätigt (50 %).

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2025 T€	2025 Urbudget T€	2025 Urbudget inkl. Kürzung T€	Umsetzungs-stand 01.04.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.07.2025 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2025 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
80	5	691	552001	815	7833000	Hafenbahn/Unterhaltungssoftw.	242,5	0,0	0,0	0,0	27,6	52,7		Aufgrund der erheblichen Abweichung des Ausschreibungsergebnisses von der Kostenberechnung erfolgt für die Betriebssoftware keine Umsetzung 2025; es ist insoweit geplant nach einer Anpassung der Ausschreibungsunterlagen 2026 erneut auszuschreiben. Die Anschaffung der Unterhaltungssoftware läuft.
81	5	691	552001	821	7852000	Skandikai/Erneuerung Gleis 11	0,0	2.900,0	2.900,0	0,0	36,8	36,8		Die grundsätzliche Förderzusage des EBA liegt vor. Die Maßnahme soll in 2026 umgesetzt werden; weitere Fördermöglichkeiten zur Refinanzierung der Ausgaben werden aktuell geprüft.
82	6	280	612003	000	7821000	Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,0	5.850,0	1.500,0	1.218,3	1.228,5	1.277,0		Die Ankäufe verlaufen plangemäß. Die Auszahlungen verlaufen unterjährig nicht linear.
83	6	280	612003	000	7852000	Tiefbaumaßnahmen	1.444,2	7.500,0	4.800,0	1.057,4	1.967,2	3.008,1		Die Erschließungsmaßnahme in der Schlutuper Straße verläuft plangemäß. Der Mittelverbrauch ist unterjährig nicht linear, sondern ist abhängig von der jeweiligen Rechnungsstellung.

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
1	**1.1** Stellenplan Änderungen, **DOS: zwei neue Stellen und eine unbesetzte Stelle** werden nicht besetzt (nicht Finanzsoftware), **Presse und Öffentlichkeitsarbeit: eine unbesetzte Stelle** wird nicht besetzt, **zwei besetzte Stellen** werden gestrichen, Verwaltungsleitung und Geschäftsführung der **Verwaltungsleitung: eine neue und eine unbesetzte Stelle** werden nicht besetzt, RPA: eine **unbesetzte Stelle wird nicht besetzt,** **Datenschutz: eine neue Stelle** wird nicht besetzt, **Personal: zwei neue Stellen** werden nicht besetzt, **Recht:** eine **unbesetzte Stelle** wird nicht besetzt	**Erledigt**	Die Umsetzung der Beschlüsse erfolgte innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen. Einzelne Sperrvermerke wurden ergebnisneutral aufgehoben. Es wurden Stellen zur Kompensation im FB 1 und der gesamten HL gefunden.	496.100 €	506.600 €		
5	**1.2 Die Mieten für Büroflächen** werden wegen reduziertem Platzbedarf (Home Office) um 300.000€ verringert			300.000 €			
2	**2.1 FB Controlling FB 2 Stelle wird nicht besetzt**	**Erledigt**	-	46.200 €			
2	**2.2 LTM Verlustausgleich für die LTM wird um 300.000€ reduziert** Die Erhöhung des geplanten Verlustes wird somit von 500.000 € auf 200.000 € verringert.	**Erledigt**	-	300.000 €			
2	**2.3 Cafe Salut**: 2025 HL beteiligt sich mit **60.000€** an der Finanzierung	**Erledigt**	Die einmalige Zuwendung wurde mit Bescheid vom 21.02.2025 gewährt. Die Prüfung einer dauerhaften budgetierten Zuwendung ist erfolgt und wird seitens der Verwaltung nicht befürwortet.	-60.000 €			
2	**2.4 Quartiers Fördertöpfe** Bürgerverwaltete Stadteilbudgets (Innenstadt und Schlutup) werden in 2025 mit 25.000€ je Stadtteil eingestellt (Sperrvermerk)	**Maßnahme nicht durchführbar**	Mangels Personalkapazitäten und prioritärer (Pflicht-) Aufgaben ist, wie im Sozialausschuss berichtet, die Maßnahme nicht durchführbar.	-50.000 €			
2	**2.5 Medi Büro** wir ab 2025 mit 10.000€ unterstützt	**Erledigt**	Die Auszahlung ist erfolgt.	-10.000 €	-15.000 €		
2	**2.6 Mehrgenerationenhaus** Lübeck-Eichholz Budgetvertag wird auf 40.000€ erhöht Die städtische Förderung für das Mehrgenerationenhaus Lübeck-Eichholz wird auf 40.000 € erhöht. Ziel ist es von jetzt 20 Wochenstunden auf 30 Wochenstunden zu erhöhen.	**Erledigt**	Die Auszahlung der Mittel sowie eine damit verbundene Aufstockung der Wochenstunden ist erfolgt.	-30.000 €	-30.000 €		

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
1	**2.7 Gebärdenspachdolmetscher:** Übersetzung der Bürgerschaftssitzung in Gebärdensprache 15.000 €	**Maßnahme begonnen**	Die Umsetzung der Maßnahme befindet sich noch in der vorbereitenden Phase.	-15.000 €	-15.000 €		
2	**2.8 Schutzwohnungen:** schutzsuchende Frauen in der HL werden von Frauenhäusern abgewiesen ab 2025 30.000€ für die Anmietung von Wohnungen (Sperrvermerk)	**Maßnahme nicht durchführbar**	Mit den bereitgestellten Mitteln kann das Ziel der Anmietung von Schutzwohnungen nicht erreicht werden. Mittlerweile hat das Land die Finanzierung von Frauenhausplätzen landesweit erhöht. Die Hansestadt Lübeck erhält für die kommunal finanzierten Plätze eine anteilige Erstattung.	-30.000 €	-30.000 €		
5	**2.9 Schuppen 9** Die Erlöse aus Verkäufen von Grundstücken und Gebäuden sind um 500.000€ für den Verkauf von Schuppen 9 bei Abschluss eines Erbauvertages zu erhöhen			500.000 €		-500.000 €	-500.000 €
2	**2.10 Kapitaleinlage** SWL 2025 um 4.000.000€ auf 15.000.000€ erhöht, 2026-2033 um 2.000.000€ auf 10.000.000€ erhöht	**Erledigt**	In Folge der im Haushalt 2025 notwendigen Kreditkürzung wurde der Einlagebetrag auf 13 Mio. € für 2025 reduziert. Der Private Investor Test wurde abgeschlossen. Die Beschlussvorlage VO/2025/14327wurde durch die Bürgerschaft am 25.09.2025 beschlossen und die Mittel wurden überwiesen.			4.000.000 €	4.000.000 €
3	**3.1 Stellenplan**: 2 unbesetzte Stellen werden nicht besetzt (allgemeine Ordnungswidrigkeiten)			0 €			
3	**3.2 Stiefelgeld:** Ab 2025 wird die 2024 einzuführende Aufwandsentschädigung für Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren (Stiefelgeld) v**erstetigt und mit jährlich 170.000** in den Haushalt eingestellt.			0 €	0 €		
2	**3.3** Haustierhilfe: Der Verein Haustierhilfe e. V. wird ab 2025 mit 25.000 jährlich unterstützt.	**Erledigt**	Die einmalige Zuwendung wurde mit Bescheid vom 10.02.2025 gewährt. Eine dauerhafte Zuwendung wurde seitens der BÜ nicht beschlossen und wird auch nicht umgesetzt.	-25.000 €	-25.000 €		
3	**3.4** Fahrzeuge Kommunaler Ordnungsdienst (KOD): Die Anzahl der in **2025 neu** zu beschaffenden PKW für den KOD wird von **fünf auf drei reduziert**. Der Preis je Fahrzeug wird von 70.000 auf 50.000 reduziert (max. “Golf-Klasse” als Orientierung)..					-200.000 €	-200.000 €
3	**3.5 Fahrzeuge Feuerwehr**: Die Anzahl der in 2025 neu zu beschaffenden PKW für die Feuerwehr wird von sechs auf **drei reduziert.**					-135.000 €	-135.000 €

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
4	**4.1 Änderungen Stellenplan** Für den Bereich St. Lorenz Nord werden zwei neue Street-Worker-Stellen geschaffen. Für das Kulturbüro wird zusätzlich eine halbe Stelle im Stellenplan geordnet. Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird zusätzlich eine Stelle geschaffen. **+1** Bei den Lübecker Museen wird eine unbesetzte Stelle nicht besetzt, da zur Zeit zwei Museen nicht vollständig operabel sind (Buddenbrookhaus und Behnhaus Drägerhaus).			-212.400 €	-278.100 €		

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
4	**4.2 Musikschulen:** Der proportional aufgeteilte Zuschuss für die beiden Lübecker Musikschulen wird in 2025 um 500.000 erhöht. Ab 2026 ist der für die Kommunen vorgesehene Anteil gemäß des Konzeptes der Landesregierung einzustellen.			-500.000 €	-500.000 €		
4	**4.3 Freie Theater: D**ie finanziellen Mittel zur Förderung der freien Theater in Lübeck werden ab dem Haushaltsjahr 2025 mit jährlich 200.000 verstätigt			-200.000 €	-200.000 €		
4	**4.4 Junge Schauspiel**: Der Zuschuss für das Junge Schauspiel in Höhe von 150.000 entfällt.			150.000 €	0 €		
4	**4.5 Kulturbüro:** Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros ab **2025 um 120.000 auf insgesamt 190.000 aufgestockt**.			-120.000 €	-120.000 €		
4	**4.6 Bücherpiraten**: Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude bei Kindern bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. ab 2025 einen jährlichen Zuschuss von 30.000 €.			-30.000 €	-30.000 €		
4	**4.7 Schwimmunterricht:** Die (frühzeitige) Schwimmausbildung von Kindern ist für die eingebundenen Vereine und Institutionen mit erheblichem Aufwand verbunden. Um dieses Engagement im gesamtgesellschaftlichen Interesse abzusichern, ist ab 2025 eine finanzielle Unterstützung von 30.000 bereit zu stellen und zu ordnen.			-30.000 €	-30.000 €		
4	**4.8 Kinderschutzzentrum:** Wegen des gestiegenen Bedarfs wird der Budgetvertrag für das Kinderschutzzentrum um 40.000 erhöht. Ab 2026 erhöht sich dieser Betrag auf 80.000 €.			-40.000 €	-80.000 €		
5	**4.9 Sporthalle Falkenwiese:** Für die Planung und ggf. Ausschreibung einer 2-Felder-Sporthalle auf der Falkenwiese wird ein Betrag in Höhe von **500.000 aus dem Haushalt 2024 nach 2025** übertragen. Für die Finanzierung der baulichen Umsetzung sind in die mfr. Investionsplanung einzustellen: 2**026: 3.500 TE, 2027: 3.500 TE (gemäß VO/2024/13363)**						
4	**4.10 Sportbox Brolingplatz:** Als konkrete Maßnahme der sozialräumlichen Jugendhilfeplanung im Stadtbezirk Holstentor-Nord/Broling-Quartier wird für den Brolingplatz mit 20.000 € eine Sportbox finanziert. Für den jährlichen Unterhalt sind 2.400 € einzustellen.			-2.400 €	-2.400 €	20.000 €	20.000 €

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
4	**4.11** FC Phönix im LBV Phoenix von 1903 e.V.: Für die Wiederherstellung der vollständigen Bespielbarkeit des Rasenplatzes im Stadion “Flugplatz” an der Travemünder Allee werden nach Abschluss des Erbbauvertrages 500.000 bereitgestellt.					500.000 €	500.000 €

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
5	**4.12** Bolzplatz Groß Steinrade: Für die Grundsanierung des Bolzplatzes in Groß Steinrade werden in Ergänzung zu den vom Schulverein akquirierten **Mitteln 50.000 zur Verfügung** gestellt.					50.000 €	50.000 €
4	**4.13** Adrenalin Park Kücknitz: Für eine Konzeptstudie für einen Adrenalin Park in Kücknitz werden 50.000 eingestellt.			-50.000 €	-50.000 €		
0	**4.14** Sanierung Naturbad Marli: Für die Sanierung des Naturbades Marli werden 370.000 von 2024 nach 2025 übertragen. Dieser Posten ist mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald die Verwaltung und der Gemeinnützige Verein Naturbäder e.V. über Umfang und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen Einvernehmen erzielt haben. Dem Ausschuss für Schule und Sport ist entsprechend zu berichten.						
5	**5.1 Änderungen Stellenplan** Für die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses “Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck” (VO/2023/11887-01-01-01) werden im Stellenplan eine Stelle für die Planung von Rad- und Fußwegen und eine Stelle für deren bauliche Umsetzung geschaffen. - Eine neue Stelle für Beschilderungshandwerker im Bereich Stadtgrün und Verkehr wird gestrichen.			-77.300 €	-77.300 €		
5	**5.2** Drögenvorwerk/Tremser Park: Die Umsetzung des Quartiersparkes DrögenVorwerk/Tremser Park wird auf **2026 verschoben**. Entsprechend entfallen im Haushalt 2025 konsumtive Mittel von 670.000 und investive Mittel von 600.000 €. Zudem ist dem Bauausschuss bis zur Sommerpause eine Planungsvariante mit verringerten Kosten vorzulegen.			670.000 €	-670.000 €	-600.000 €	-600.000 €
5	**5.4** Nordbahnhof Skandinavienkai: Die für 2025 vorgesehene Verpflichtungsermächtigungen **über 34 Mio.** für den Bau des Nordbahnhofes am Skandinavienkai wird für Auszahlungen in den Folgejahren wie folgt neu geordnet: 2026: 10 Mio. , 2027:10 Mio. , 2028: 14 Mio. Investive Auszahlungen sind in den Jahren analog der Verpflichtungsermächtigungen zu planen.						

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
5	**5.5 Fahrradstraße Altstadt:** Im Rahmenplan Innenstadt (VO/2019/07798) wurde die Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt bereits 2019 als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beschlossen. Für Planung und Beginn der Umsetzung der fahrradfreundlichen Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt werden 100.000 aus dem Haushalt **2024 nach 2025 übertragen.**						
5	**5.6 Berliner Platz:** Der Umbau des Berliner Platzes ist bis **2026 fertigzustellen**. Entsprechend werden die Planungsmittel in 2025 um 370.000 erhöht. Die investiven Mittel der Umsetzung von 2.730.000 sind in 2026 zu ordnen					370.000 €	370.000 €
5	**5.7** Barrierefreier Rathausmarkt: Die barrierefreie Umgestaltung des Marktes am Rathaus soll bereits in **2025 fertiggestellt** werden. Die Haushaltsmittel werden daher im Haushalt 2025 um **250.000** erhöht.					250.000 €	250.000 €
5	**5.8 Jugendverkehrsschule Marli:** Die Sanierung der Jugendverkehrsschule in Marli wird in 2025 geplant und spätestens in 2026 umgesetzt. Entsprechend sind die Mittel in 2025 um **143.500 zu erhöhen. In 2026 sind Baukosten von 1.300.000 investiv zu ordnen**					143.500 €	143.500 €
4	**5.9 Hafenmeisterhaus Passathafen:** Das Projekt der Erweiterung des bestehenden Hafenmeister- und Sanitärgebäudes im Passathafen in Lübeck-Travemünde wird nicht umgesetzt. Entsprechend entfallen im Haushalt **2025 investive Mittel von 300.000 €.**					-300.000 €	-300.000 €
5	**5.13 Gewegkonsolen Puppenbrücke:** Das Projekt eines Rad- und Fußweges unterhalb der Puppenbrücke wird nicht weiterverfolgt. Entsprechend entfallen **100.000 Eur investive Mittel in** 2025 sowie sämtliche Kreditermächtigungen.					-100.000 €	-100.000 €

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
5	**5.14** Überplanung Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz: Für die Überplanung der Unfallschwerpunkte Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz werden **400.000 von 2024 nach 2025 übertragen.** Bei der Überplanung ist sicherzustellen, dass Aspekte des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel verträglich gewährleistet sind						
5	**5.15** Barrierefreie Gestaltung der Straße Meesenring: Die Mittel von 500.000 € werden von 2024 auf 2025 übertragen						
Alle	**6. Auftrag zur Entlastung des konsumtiven Haushalts 2025** Der Bürgermeister wird beauftragt, über die aus diesem Haushaltsbegleitbeschluss hinausgehenden Einsparungen im konsumtiven Bereich hinaus 1) analog dem Vorgehen aus der Anlage 4 zum 2. Quartalsbericht zum Haushalt 2024 in **Höhe von 5.000.000 verwaltungsweit bei Kontengruppe 52** (Aufwendungen für Sachund Dienstleistungen, ohne Bauunterhaltung) vorzunehmen.			5.000.000 €			
0	**6. aus den Budgetzuweisungen** des konsumtiven Haushalts 2025 über konkrete Vorschläge für Einsparungen im Umfang weiterer **5.000.000** zu entwickeln und der Bürgerschaft bis Januar 2025 zur Billigung vorzulegen. Ausgaben, die Gegenstand dieses Haushaltsbegleitbeschlusses sind, sind von den Vorschlägen auszunehme			5.000.000 €			
0	**Anlage 8 Konsolidierungsmaßmahmen** Die Maßnahme Nr. 13 (Erhöhung Parkgebühren auf öffentlichen Flächen) wird nicht mitbeschlossen. Grundlage einer Erhöhung der Einnahmen muss ein Konzept mit Abwägungsmöglichkeiten der möglichen Anhebungen in den einzelnen Parkzonen sein, das der Bürgerschaft bereits im 1. Quartal 2024 vorgelegt hätte werden sollen.			0 €	0 €		
1	Optimierung von Mobilfunkverträgen	**Maßnahme begonnen**	Durch gezielte Beratung konnte bislang eine Kostenersparnis aus Vertragsumstellungen und aus Vertragsverlängerungen in Höhe von rund 50 Tsd. EUR generiert werden.	100.000 €			
1	Preisanpasssung Tarif Rathaus-Eintritt	**Erledigt**	Die Entgelte wurden von 4,00€ auf 7,50€ pro Person erhöht. Für Führungen des Lübecker Verkehrsvereins und der Lübecker Stadtführer wurde die Entgelte von 1€ auf 2€ pro Person erhöht. Somit ist auch eine Angleichung an die Preise der Lübecker Museen erfolgt.	10.000 €	10.000 €		

FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
3	Förderprojekt Aerobisierung Lohmühle*			40.000 €			
4	Überprüfung der Mitfinanzierung der Umschichtung der Elternentlastung auf Betreuungsentgelt statt Mittagessen.			1.160.000 €			
4	Reduzierung des Verlustausgleiches an die Kulturstiftung aufgrund Verzögerung der Folgekostenentstehung Buddenbrookhaus			641.000 €			
4	Überprüfung der Finanzierung Wandmalerei-Datenbank			100.000 €			
4	Jugendtreff Marli			41.500 €			
1	Preisanpassung kurzzeitige Raumüberlassung der Sitzungs- und Veranstaltungsräume im Rathaus	**Erledigt**	Die Raummieten wurden an die aktuelle Kostenentwicklung angepasst.	15.000 €	15.000 €		
5	Erweiterung Parkkonzept für Mitarbeitende			10.000 €			
alle	Intensivierung Fördermittelmanagement					-300.000 €	-300.000 €

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2025/14724-01**
öffentlich

Lübeck, 09.12.2025

Bearbeitung: Dennis Bössow (E-Mail: dennis.boessow@luebeck.de Telefon: 122-2051)

3. Quartalsbericht zum Haushalt 2025 - aktualisierte Anlage 2 Stand 8.12.

Hiermit erhalten Sie den aktualisierten Stand der Anlage 2 des 3. Quartalsberichts zum Haushalt 2025 zur Kenntnis.

Diese Übersicht weist gegenüber der dem Bericht beiliegenden Fassung ergänze Sachstände in den Spalten „Status“ und „Begründung“ auf, die wir hiermit nachreichen wollen.

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
1	1	**1.1** Stellenplan Änderungen, **DOS: zwei neue Stellen und eine unbesetzte Stelle** werden nicht besetzt (nicht Finanzsoftware), **Presse und Öffentlichkeitsarbeit: eine unbesetzte Stelle** wird nicht besetzt, **zwei besetzte Stellen** werden gestrichen, Verwaltungsleitung und Geschäftsführung der **Verwaltungsleitung: eine neue und eine unbesetzte Stelle** werden nicht besetzt, RPA: eine **unbesetzte Stelle wird nicht besetzt,** **Datenschutz: eine neue Stelle** wird nicht besetzt, **Personal: zwei neue Stellen** werden nicht besetzt, **Recht:** eine **unbesetzte Stelle** wird nicht besetzt	**Erledigt**	Die Umsetzung der Beschlüsse erfolgte innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen. Einzelne Sperrvermerke wurden ergebnisneutral aufgehoben. Es wurden Stellen zur Kompensation im FB 1 und der gesamten HL gefunden.	496.100 €	506.600 €		
2	5	**1.2 Die Mieten für Büroflächen** werden wegen reduziertem Platzbedarf (Home Office) um 300.000€ verringert	**Maßnahme nicht durchführbar**	Die Reduzierung der Mietkosten um 300.000 EUR für das Jahr 2025 ist nicht umsetzbar, da die Hansestadt Lübeck über kein Mietverhältnis für einen Verwaltungsstandort verfügt, das so kurzfristig kündbar wäre und dabei noch eine Ersparnis von 300.000 EUR einbringt. Ein Großteil der Mietverhältnisse für die Verwaltungsstandorte verfügt über Laufzeiten bis ins Jahr 2030 bis 2032. Perspektivisch können wir die Aussage treffen, dass zum Jahr 2026 der Mietstandort Fischergrube 53 aufgegeben wird, was ab 2026 eine jährliche Ersparnis in Höhe von ca. 170.000 EUR ergeben wird. Ohne vertragsbrüchig zu werden oder rechtswidrig zu handeln ist eine Mietkostenreduzierung im Jahr 2025 nicht umsetzbar. Die Kürzung muss somit unterjährig kompensiert werden.	300.000 €			
3	2	**2.1 FB Controlling FB 2 Stelle wird nicht besetzt**	**Erledigt**	-	46.200 €			
4	2	**2.2 LTM Verlustausgleich für die LTM wird um 300.000€ reduziert** Die Erhöhung des geplanten Verlustes wird somit von 500.000 € auf 200.000 € verringert.	**Erledigt**	-	300.000 €			
5	2	**2.3 Cafe Salut**: 2025 HL beteiligt sich mit **60.000€** an der Finanzierung	**Erledigt**	Die einmalige Zuwendung wurde mit Bescheid vom 21.02.2025 gewährt. Die Prüfung einer dauerhaften budgetierten Zuwendung ist erfolgt und wird seitens der Verwaltung nicht befürwortet.	-60.000 €			
6	2	**2.4 Quartiers Fördertöpfe** Bürgerverwaltete Stadteilbudgets (Innenstadt und Schlutup) werden in 2025 mit 25.000€ je Stadtteil eingestellt (Sperrvermerk)	**Maßnahme nicht durchführbar**	Mangels Personalkapazitäten und prioritärer (Pflicht-) Aufgaben ist, wie im Sozialausschuss berichtet, die Maßnahme nicht durchführbar.	-50.000 €			
7	2	**2.5 Medi Büro** wir ab 2025 mit 10.000€ unterstützt	**Erledigt**	Die Auszahlung ist erfolgt.	-10.000 €	-15.000 €		
8	2	**2.6 Mehrgenerationenhaus** Lübeck-Eichholz Budgetvertag wird auf 40.000€ erhöht Die städtische Förderung für das Mehrgenerationenhaus Lübeck-Eichholz wird auf 40.000 € erhöht. Ziel ist es von jetzt 20 Wochenstunden auf 30 Wochenstunden zu erhöhen.	**Erledigt**	Die Auszahlung der Mittel sowie eine damit verbundene Aufstockung der Wochenstunden ist erfolgt.	-30.000 €	-30.000 €		

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
9	1	**2.7 Gebärdenspachdolmetscher:** Übersetzung der Bürgerschaftssitzung in Gebärdensprache 15.000 €	**Maßnahme begonnen**	Die Umsetzung der Maßnahme befindet sich noch in der vorbereitenden Phase.	-15.000 €	-15.000 €		
10	2	**2.8 Schutzwohnungen:** schutzsuchende Frauen in der HL werden von Frauenhäusern abgewiesen ab 2025 30.000€ für die Anmietung von Wohnungen (Sperrvermerk)	**Maßnahme nicht durchführbar**	Mit den bereitgestellten Mitteln kann das Ziel der Anmietung von Schutzwohnungen nicht erreicht werden. Mittlerweile hat das Land die Finanzierung von Frauenhausplätzen landesweit erhöht. Die Hansestadt Lübeck erhält für die kommunal finanzierten Plätze eine anteilige Erstattung.	-30.000 €	-30.000 €		
11	5	**2.9 Schuppen 9** Die Erlöse aus Verkäufen von Grundstücken und Gebäuden sind um 500.000€ für den Verkauf von Schuppen 9 bei Abschluss eines Erbauvertages zu erhöhen	**Maßnahme begonnen**	Der für den Abschluss der Verhandlungen erforderliche Bescheid zum Bauantrag liegt bisher nicht vor. Ein Erbbaurecht und damit verbundener "Verkauf" des Gebäudes Schuppen 9 können im Jahr 2025 nicht mehr umgesetzt werden.	500.000 €		-500.000 €	-500.000 €
12	2	**2.10 Kapitaleinlage** SWL 2025 um 4.000.000€ auf 15.000.000€ erhöht, 2026-2033 um 2.000.000€ auf 10.000.000€ erhöht	**Erledigt**	In Folge der im Haushalt 2025 notwendigen Kreditkürzung wurde der Einlagebetrag auf 13 Mio. € für 2025 reduziert. Der Private Investor Test wurde abgeschlossen. Die Beschlussvorlage VO/2025/14327wurde durch die Bürgerschaft am 25.09.2025 beschlossen und die Mittel wurden überwiesen.			4.000.000 €	4.000.000 €
13	3	**3.1 Stellenplan**: 2 unbesetzte Stellen werden nicht besetzt (allgemeine Ordnungswidrigkeiten)	**Erledigt**	-	0 €			
14	3	**3.2 Stiefelgeld:** Ab 2025 wird die 2024 einzuführende Aufwandsentschädigung für Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren (Stiefelgeld) v**erstetigt und mit jährlich 170.000** in den Haushalt eingestellt.	**Maßnahme begonnen**	Es wurde im September in den Gremien über den aktuellen Sachstand berichtet (VO/2025/14476). Eine zeitnahe Auszahlung der Mittel wird angestrebt.	0 €	0 €		
15	2	**3.3** Haustierhilfe: Der Verein Haustierhilfe e. V. wird ab 2025 mit 25.000 jährlich unterstützt.	**Erledigt**	Die einmalige Zuwendung wurde mit Bescheid vom 10.02.2025 gewährt. Eine dauerhafte Zuwendung wurde seitens der BÜ nicht beschlossen und wird auch nicht umgesetzt.	-25.000 €	-25.000 €		
16	3	**3.4** Fahrzeuge Kommunaler Ordnungsdienst (KOD): Die Anzahl der in **2025 neu** zu beschaffenden PKW für den KOD wird von **fünf auf drei reduziert**. Der Preis je Fahrzeug wird von 70.000 auf 50.000 reduziert (max. “Golf-Klasse” als Orientierung)..	**Erledigt**	-			-200.000 €	-200.000 €
17	3	**3.5 Fahrzeuge Feuerwehr**: Die Anzahl der in 2025 neu zu beschaffenden PKW für die Feuerwehr wird von sechs auf **drei reduziert.**	**Erledigt**	-			-135.000 €	-135.000 €

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
18	4	**4.1 Änderungen Stellenplan** Für den Bereich St. Lorenz Nord werden zwei neue Street-Worker-Stellen geschaffen. Für das Kulturbüro wird zusätzlich eine halbe Stelle im Stellenplan geordnet. Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird zusätzlich eine Stelle geschaffen. **+1** Bei den Lübecker Museen wird eine unbesetzte Stelle nicht besetzt, da zur Zeit zwei Museen nicht vollständig operabel sind (Buddenbrookhaus und Behnhaus Drägerhaus).	**Maßnahme begonnen**	Bereich Jugendarbeit: durch Bürgerschaftsbeschluss wurde von den vorhandenen 2 Streeworker-Stellen eine halbe gestrichen. Prüfung wie sich dieser Beschluss auf das erfolgte Interessenbekundungsverfahren (IBK) auswirkt, muss erfolgen. Dementsprechend wird IBK neu gemacht oder angepasst. Kulturbüro: 0,5 Stelle zum 01.07.2025 besetzt und 1,0 Stelle in Ausschreibungsverfahren	-212.400 €	-278.100 €		
19	4	**4.2 Musikschulen:** Der proportional aufgeteilte Zuschuss für die beiden Lübecker Musikschulen wird in 2025 um 500.000 erhöht. Ab 2026 ist der für die Kommunen vorgesehene Anteil gemäß des Konzeptes der Landesregierung einzustellen.	**Maßnahme begonnen**	Die Mittel sind im Haushalt 2025 geordnet.	-500.000 €	-500.000 €		
20	4	**4.3 Freie Theater: D**ie finanziellen Mittel zur Förderung der freien Theater in Lübeck werden ab dem Haushaltsjahr 2025 mit jährlich 200.000 verstätigt	**Maßnahme begonnen**	Die Mittel sind im Haushalt 2025 geordnet.	-200.000 €	-200.000 €		
21	4	**4.4 Junge Schauspiel**: Der Zuschuss für das Junge Schauspiel in Höhe von 150.000 entfällt.	**Erledigt**	Mittel im Haushalt 2025 nicht geordnet.	150.000 €	0 €		
22	4	**4.5 Kulturbüro:** Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros ab **2025 um 120.000 auf insgesamt 190.000 aufgestockt**.	**Maßnahme begonnen**	Die Mittel sind im Haushalt 2025 geordnet.	-120.000 €	-120.000 €		
23	4	**4.6 Bücherpiraten**: Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude bei Kindern bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. ab 2025 einen jährlichen Zuschuss von 30.000 €.	**Maßnahme begonnen**	Die Mittel sind im Haushalt 2025 geordnet.	-30.000 €	-30.000 €		
24	4	**4.7 Schwimmunterricht:** Die (frühzeitige) Schwimmausbildung von Kindern ist für die eingebundenen Vereine und Institutionen mit erheblichem Aufwand verbunden. Um dieses Engagement im gesamtgesellschaftlichen Interesse abzusichern, ist ab 2025 eine finanzielle Unterstützung von 30.000 bereit zu stellen und zu ordnen.	**Erledigt**	Die Mittel sind im Haushalt 2025 geordnet. Die Rechnungestellung erfolgt.	-30.000 €	-30.000 €		
25	4	**4.8 Kinderschutzzentrum:** Wegen des gestiegenen Bedarfs wird der Budgetvertrag für das Kinderschutzzentrum um 40.000 erhöht. Ab 2026 erhöht sich dieser Betrag auf 80.000 €.	**Erledigt**	-	-40.000 €	-80.000 €		

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
26	5	**4.9 Sporthalle Falkenwiese:** Für die Planung und ggf. Ausschreibung einer 2-Felder-Sporthalle auf der Falkenwiese wird ein Betrag in Höhe von **500.000 aus dem Haushalt 2024 nach 2025** übertragen. Für die Finanzierung der baulichen Umsetzung sind in die mfr. Investionsplanung einzustellen: 2**026: 3.500 TE, 2027: 3.500 TE (gemäß VO/2024/13363)**	**Maßnahme nicht durchführbar**	Die Mittelübertragung aus 2024 konnte nicht realisiert werden. Das dem GMHL zur Verfügung gestellte Investitionsvolumen wurde vollständig verbraucht. Haushaltsmittel wurden für 2026 nicht angemeldet, da der Finanzierung von bereits in Planung und Ausführung befindlichen Projekten insbesondere zur Verkehrssicherung Vorrang gegeben wurde und die Haushaltslage zusätzliche Anmeldungen nicht zulässt.				
27	4	**4.10 Sportbox Brolingplatz:** Als konkrete Maßnahme der sozialräumlichen Jugendhilfeplanung im Stadtbezirk Holstentor-Nord/Broling-Quartier wird für den Brolingplatz mit 20.000 € eine Sportbox finanziert. Für den jährlichen Unterhalt sind 2.400 € einzustellen.	**Erledigt**	Die Sportbox ist geliefert und steht zur Verfügung	-2.400 €	-2.400 €	20.000 €	20.000 €
28	4	**4.11** FC Phönix im LBV Phoenix von 1903 e.V.: Für die Wiederherstellung der vollständigen Bespielbarkeit des Rasenplatzes im Stadion “Flugplatz” an der Travemünder Allee werden nach Abschluss des Erbbauvertrages 500.000 bereitgestellt.	**Maßnahme begonnen**	Die Maßnahme befindet sich in der Ausschreibung. Fertigstellung für Juni 2026 geplant.			500.000 €	500.000 €
29	5	**4.12** Bolzplatz Groß Steinrade: Für die Grundsanierung des Bolzplatzes in Groß Steinrade werden in Ergänzung zu den vom Schulverein akquirierten **Mitteln 50.000 zur Verfügung** gestellt.	**Maßnahme begonnen**	Die Umwidmung der Spende ist erfolgt. Der Ausführungsbeginn der Arbeiten soll 11/25 sein. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2026 geplant.			50.000 €	50.000 €
30	4	**4.13** Adrenalin Park Kücknitz: Für eine Konzeptstudie für einen Adrenalin Park in Kücknitz werden 50.000 eingestellt.	**Maßnahme nicht durchführbar**	Die Maßnahme wurde für den Haushalt 2026 nicht erneut angemeldet. Die personellen Engpässe bei 5.660 bestehen -Stand heute- auch 2026 weiterhin. Zudem ist es fraglich, ob überhaupt Haushaltsmittel für eine spätere Umsetzung bereitstehen.	-50.000 €	-50.000 €		
31	0	**4.14** Sanierung Naturbad Marli: Für die Sanierung des Naturbades Marli werden 370.000 von 2024 nach 2025 übertragen. Dieser Posten ist mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald die Verwaltung und der Gemeinnützige Verein Naturbäder e.V. über Umfang und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen Einvernehmen erzielt haben. Dem Ausschuss für Schule und Sport ist entsprechend zu berichten.	**Erledigt**	Mit Beschluss zum Haushalt 2025 wurde der Betrag von 370 T€ aufgrund der geltenden Zuständigkeiten im WiP der LSB geordnet. Der Sperrvermerk ist dort eingerichtet. Die Berichterstattung erfolgt durch die LSB.				
32	5	**5.1 Änderungen Stellenplan** Für die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses “Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck” (VO/2023/11887-01-01-01) werden im Stellenplan eine Stelle für die Planung von Rad- und Fußwegen und eine Stelle für deren bauliche Umsetzung geschaffen. - Eine neue Stelle für Beschilderungshandwerker im Bereich Stadtgrün und Verkehr wird gestrichen.	**Maßnahme begonnen**	Das Besetzungsverfahren ist wieder aufgenommen worden.	-77.300 €	-77.300 €		

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
33	5	**5.2** Drögenvorwerk/Tremser Park: Die Umsetzung des Quartiersparkes DrögenVorwerk/Tremser Park wird auf **2026 verschoben**. Entsprechend entfallen im Haushalt 2025 konsumtive Mittel von 670.000 und investive Mittel von 600.000 €. Zudem ist dem Bauausschuss bis zur Sommerpause eine Planungsvariante mit verringerten Kosten vorzulegen.	**Sonstiges**	Ein Berichtsentwurf mit den 3 Varianten liegt vor und befindet sich derzeit in der internen Abstimmung. Anschließend wird die Vorstellung im Bauausschuss erfolgen.	670.000 €	-670.000 €	-600.000 €	-600.000 €
34	5	**5.4** Nordbahnhof Skandinavienkai: Die für 2025 vorgesehene Verpflichtungsermächtigungen **über 34 Mio.** für den Bau des Nordbahnhofes am Skandinavienkai wird für Auszahlungen in den Folgejahren wie folgt neu geordnet: 2026: 10 Mio. , 2027:10 Mio. , 2028: 14 Mio. Investive Auszahlungen sind in den Jahren analog der Verpflichtungsermächtigungen zu planen.	**Erledigt**	-				
35	5	**5.5 Fahrradstraße Altstadt:** Im Rahmenplan Innenstadt (VO/2019/07798) wurde die Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt bereits 2019 als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beschlossen. Für Planung und Beginn der Umsetzung der fahrradfreundlichen Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt werden 100.000 aus dem Haushalt **2024 nach 2025 übertragen.**	**Maßnahme in Planung**	Im Rahmen der Erstellung einer Probefläche (bearbeitet im September 2025) zum Schleifen von Pflastersteinen als Vorbereitung für die Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit auf dem Rathausmarkt soll auch festgestellt werden, in wie weit diese Methode auch für die Fahrradstraße anwendbar ist. Die Aufnahme von Gesprächen mit dem Denkmalschutz erfolgt gemeinsam mit der Stadtplanung.				
36	5	**5.6 Berliner Platz:** Der Umbau des Berliner Platzes ist bis **2026 fertigzustellen**. Entsprechend werden die Planungsmittel in 2025 um 370.000 erhöht. Die investiven Mittel der Umsetzung von 2.730.000 sind in 2026 zu ordnen	**Maßnahme in Planung**	Mitteilung an die Politik ist erfolgt, dass aufgrund von Abhängigkeiten anderer Baumaßnahmen im Umfeld frühestmöglicher Baubeginn 2030 möglich ist. In KW43 wird mit der Umsetzung des Interims begonnen.			370.000 €	370.000 €
37	5	**5.7** Barrierefreier Rathausmarkt: Die barrierefreie Umgestaltung des Marktes am Rathaus soll bereits in **2025 fertiggestellt** werden. Die Haushaltsmittel werden daher im Haushalt 2025 um **250.000** erhöht.	**Maßnahme begonnen**	Als Vorbereitung für die Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit auf dem Rathausmarkt wurde im September 2025 eine Probefläche im Bereich Füchtingstraße/Georgstraße erstellt. Es wurden Pflastersteine mit einer Schleifmaschine geschliffen. Das Ergebnis ist überzeugend, so dass im nächsten Schritt eine Probefläche auf dem Rathausmarkt bearbeitet werden soll. Der Unterschied zwischen den beiden Probeflächen besteht in der Beschaffenheit der Fugen, welche die Steine während des Schleifvorgangs stabilisieren. Sollte das Verfahren auf der Marktprobefläche zum gleichen Ergebnis führen, kann das Verfahren zum Abschleifen der Steine auf allen dafür vorgesehenen Flächen auf dem Marktplatz angewendet werden. Derzeit erfolgt der Bau einer Interimslösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.			250.000 €	250.000 €

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
38	5	**5.8 Jugendverkehrsschule Marli:** Die Sanierung der Jugendverkehrsschule in Marli wird in 2025 geplant und spätestens in 2026 umgesetzt. Entsprechend sind die Mittel in 2025 um **143.500 zu erhöhen. In 2026 sind Baukosten von 1.300.000 investiv zu ordnen**	**Maßnahme in Planung**	Die Mittelordnung in 2025 ist erfolgt. Eine Anmeldung zum Haushalt 2026 ist in Höhe von 1.024.000 € vorgesehen.			143.500 €	143.500 €
39	4	**5.9 Hafenmeisterhaus Passathafen:** Das Projekt der Erweiterung des bestehenden Hafenmeister- und Sanitärgebäudes im Passathafen in Lübeck-Travemünde wird nicht umgesetzt. Entsprechend entfallen im Haushalt **2025 investive Mittel von 300.000 €.**	**Erledigt**	Mittel im Haushalt 2025 nicht geordnet.			-300.000 €	-300.000 €
40	5	**5.13 Gewegkonsolen Puppenbrücke:** Das Projekt eines Rad- und Fußweges unterhalb der Puppenbrücke wird nicht weiterverfolgt. Entsprechend entfallen **100.000 Eur investive Mittel in** 2025 sowie sämtliche Kreditermächtigungen.	**Erledigt**	Maßnahme ist durch Haushaltsbegleitbeschluss gestoppt, Die Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.			-100.000 €	-100.000 €
41	5	**5.14** Überplanung Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz: Für die Überplanung der Unfallschwerpunkte Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz werden **400.000 von 2024 nach 2025 übertragen.** Bei der Überplanung ist sicherzustellen, dass Aspekte des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel verträglich gewährleistet sind	**Sonstiges**	Das beauftragte Ing.-Büro hat die Planungsergebnisse im September 2025 vorgestellt. Der Bauausschuss wird hierüber in einem Bericht informiert.				
42	5	**5.15** Barrierefreie Gestaltung der Straße Meesenring: Die Mittel von 500.000 € werden von 2024 auf 2025 übertragen	**Maßnahme in Planung**	Im Haushaltsbegleitbeschluss war eine investive Mittelübertragung von 500 TE vorgesehen. Da die Maßnahme auf einen kleineren Umfang heruntergebrochen und geplant wurde, werden die ursprünglich vorgesehenen Mittel (nicht im Haushalt veranschlagten Mittel) nicht benötigt. Dies wurde der Politik bereits kommuniziert. Die "kleine" Variante wird aus konsumtiven Mitteln finanziert. Die Planung ist abgeschlossen. Der Bauausschuss wird hierüber in einem Bericht informiert.				
43	Alle	**6. Auftrag zur Entlastung des konsumtiven Haushalts 2025** Der Bürgermeister wird beauftragt, über die aus diesem Haushaltsbegleitbeschluss hinausgehenden Einsparungen im konsumtiven Bereich hinaus 1) analog dem Vorgehen aus der Anlage 4 zum 2. Quartalsbericht zum Haushalt 2024 in **Höhe von 5.000.000 verwaltungsweit bei Kontengruppe 52** (Aufwendungen für Sachund Dienstleistungen, ohne Bauunterhaltung) vorzunehmen.	**Erledigt**	Mit Beschluss des Haushaltes 2025 über alle Budget anteilig umgesetzt.	5.000.000 €			
44	0	**6. aus den Budgetzuweisungen** des konsumtiven Haushalts 2025 über konkrete Vorschläge für Einsparungen im Umfang weiterer **5.000.000** zu entwickeln und der Bürgerschaft bis Januar 2025 zur Billigung vorzulegen. Ausgaben, die Gegenstand dieses Haushaltsbegleitbeschlusses sind, sind von den Vorschlägen auszunehme	**Erledigt**	Siehe Anlage 4 und Beschlusspunkt 2 zu VO/2024/13494-12	5.000.000 €			

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
45	0	**Anlage 8 Konsolidierungsmaßmahmen** Die Maßnahme Nr. 13 (Erhöhung Parkgebühren auf öffentlichen Flächen) wird nicht mitbeschlossen. Grundlage einer Erhöhung der Einnahmen muss ein Konzept mit Abwägungsmöglichkeiten der möglichen Anhebungen in den einzelnen Parkzonen sein, das der Bürgerschaft bereits im 1. Quartal 2024 vorgelegt hätte werden sollen.	**Erledigt**	Die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ist zum 01.06.2025 in Kraft getreten, s. VO/2024/13678-03. Die Parkgebühren wurden hiermit auf Grundlage einer sich abstufenen Gebührenstruktur angepasst.	0 €	0 €		
46	1	Optimierung von Mobilfunkverträgen	**Maßnahme begonnen**	Durch gezielte Beratung konnte bislang eine Kostenersparnis aus Vertragsumstellungen und aus Vertragsverlängerungen in Höhe von rund 50 Tsd. EUR generiert werden.	100.000 €			
47	1	Preisanpasssung Tarif Rathaus-Eintritt	**Erledigt**	Die Entgelte wurden von 4,00€ auf 7,50€ pro Person erhöht. Für Führungen des Lübecker Verkehrsvereins und der Lübecker Stadtführer wurde die Entgelte von 1€ auf 2€ pro Person erhöht. Somit ist auch eine Angleichung an die Preise der Lübecker Museen erfolgt.	10.000 €	10.000 €		
48	3	Förderprojekt Aerobisierung Lohmühle*	**Erledigt**	Das Projekt wird nicht umgesetzt und führt zu Einsparungen.	40.000 €			
49	4	Überprüfung der Mitfinanzierung der Umschichtung der Elternentlastung auf Betreuungsentgelt statt Mittagessen.	**Erledigt**	Maßnahme wurde mit Beschluss Bürgerschaft (VO 2024/13365-01-01) erledigt. Es erfolgt im Wesentlichen eine Kompensation durch Kita-Beitragsdeckel ab 08/2025. Mehraufwendungen in 2025 128 T€; in Folgejahren 1,216 Mio €.	1.160.000 €			
50	4	Reduzierung des Verlustausgleiches an die Kulturstiftung aufgrund Verzögerung der Folgekostenentstehung Buddenbrookhaus	**Maßnahme begonnen**	Der Planansatz wurde in MACH reduziert. Das Buddenbrookhaus wird im Haushaltsjahr 2026 abgerissen. Wie sich der Verlustausgleich insgesamt letztendlich entwickelt, ist erst beim Jahresabschluss ersichtlich.	641.000 €			
51	4	Überprüfung der Finanzierung Wandmalerei-Datenbank	**Erledigt**	Die Mittel werden eingespart.	100.000 €			
52	4	Jugendtreff Marli	**Erledigt**	Die Mittel werden eingespart.	41.500 €			
53	1	Preisanpassung kurzzeitige Raumüberlassung der Sitzungs- und Veranstaltungsräume im Rathaus	**Erledigt**	Die Raummieten wurden an die aktuelle Kostenentwicklung angepasst.	15.000 €	15.000 €		
54	5	Erweiterung Parkkonzept für Mitarbeitende	**Maßnahme begonnen**	Das Parkkonzept befindet sich in der Abstimmung mit dem Gesamtpersonalrat.	10.000 €			

Lfd. Nr.	FB	Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	EP 2025 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit	Inv.-Volumen 2025 beschlossen mit	Kreditvol. 2025 beschlossen mit
55	**alle**	Intensivierung Fördermittelmanagement	**Erledigt**	Sämtliche Investitionsmaßnahmen werden regelhaft auf (weitere) Fördermöglichkeiten geprüft. Neue und bestehende Programme werden auf Geeignetheit geprüft und nach erfolgreicher Wirtschaftlichkeitsüberprüfung in die Abrechnung der Investitionsmaßnahme eingebunden. Soweit solche konkret absehbar sind erfolgt eine maßnahmenindividuelle Information in den jeweiligen Fachgremien. Bsp.: Digitalpakt II Für die weitere Digitalisierung an Schule wird eine Förderung in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet.			-300.000 €	-300.000 €

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. !

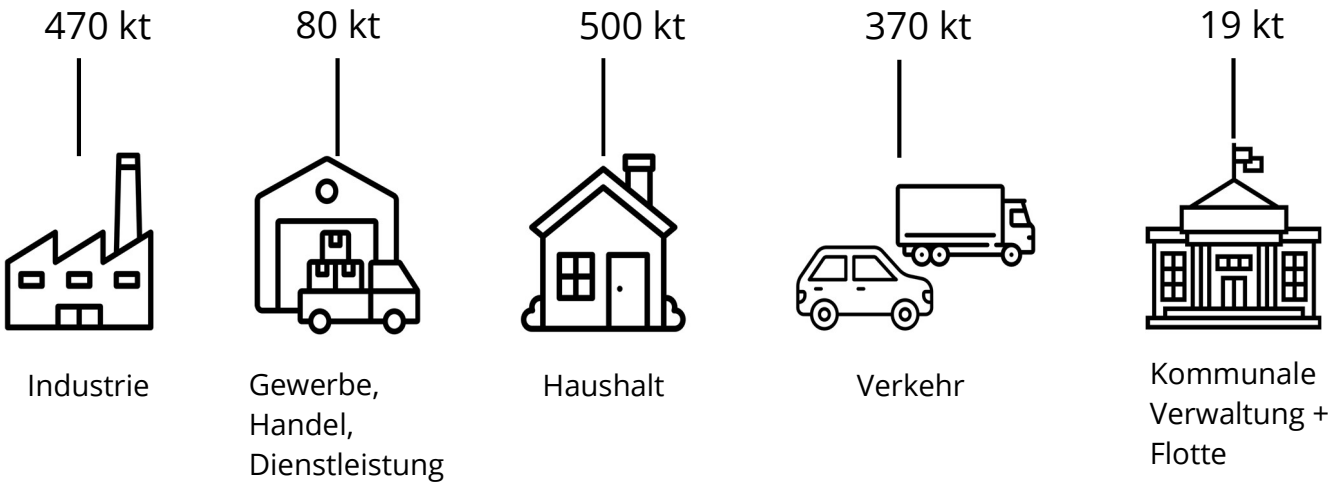
Energieverbrauch

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

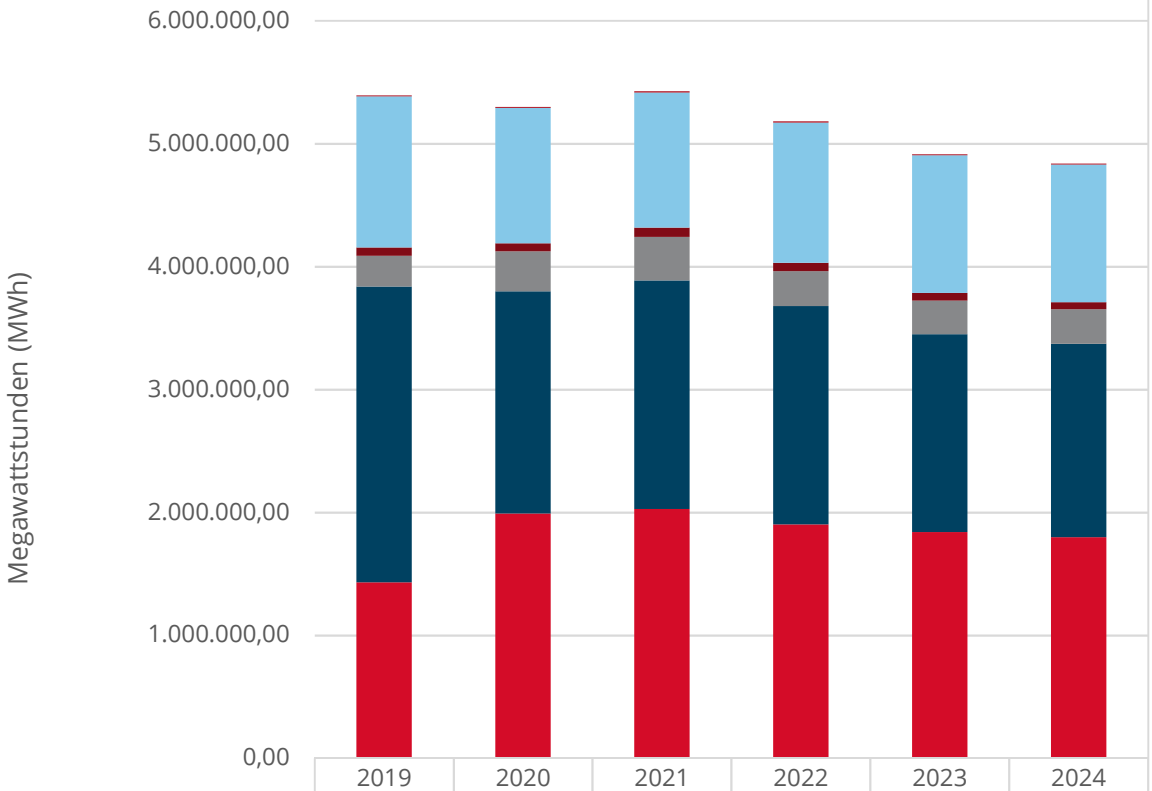
Zwischen 2019 und 2024 ist der Gesamtenergieverbrauch in Lübeck zurückgegangen. Insgesamt sank der Gesamtenergieverbrauch von rund 5,38 Mio. MWh (2019) auf etwa 4,83 Mio. MWh (2024). Die Entwicklung verlief



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

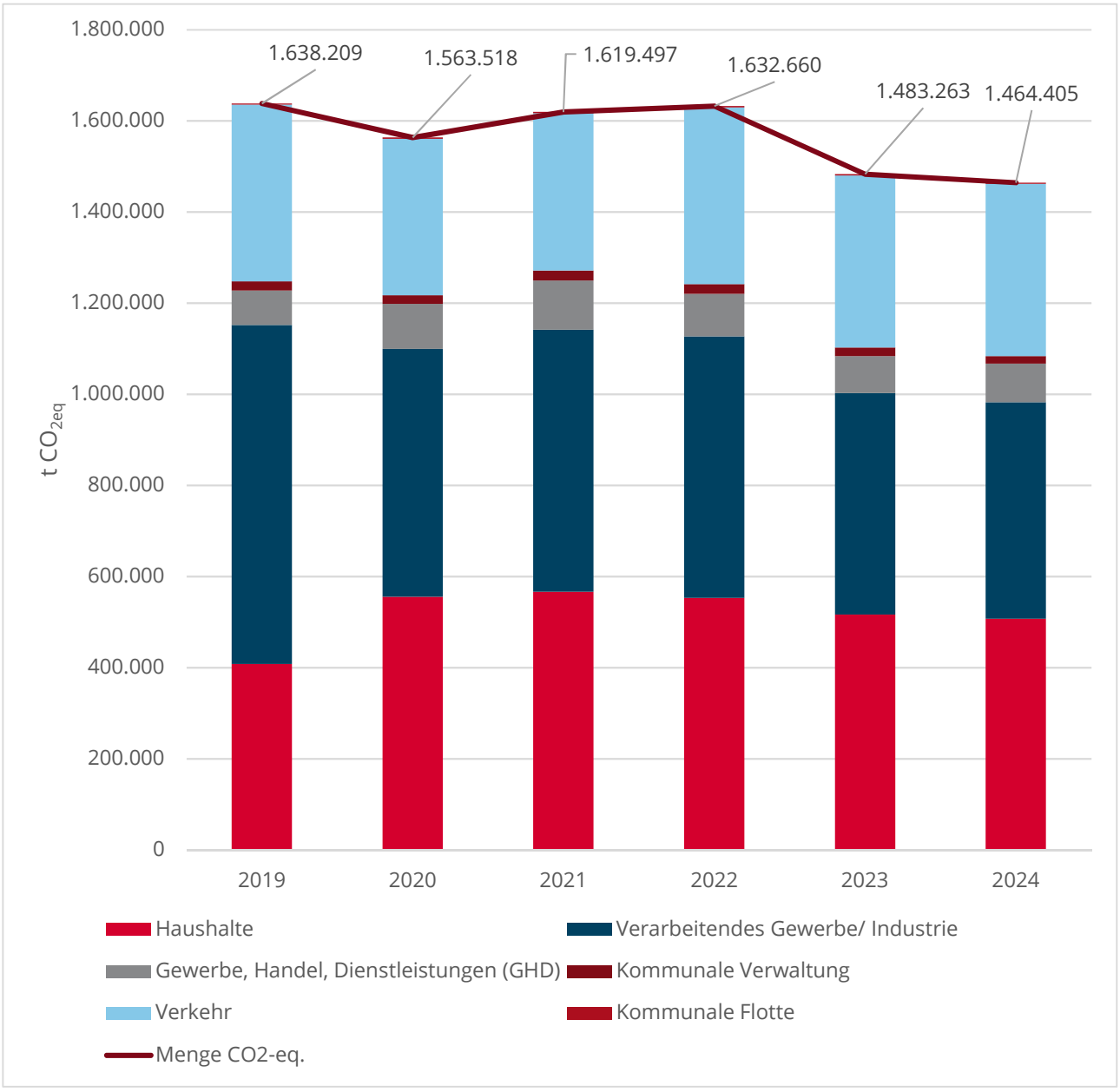


Abbildung 2: Treibhausgas-Emissionen in tCO_{2eq} nach Sektoren von 2019 bis 2024

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.

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

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.

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.

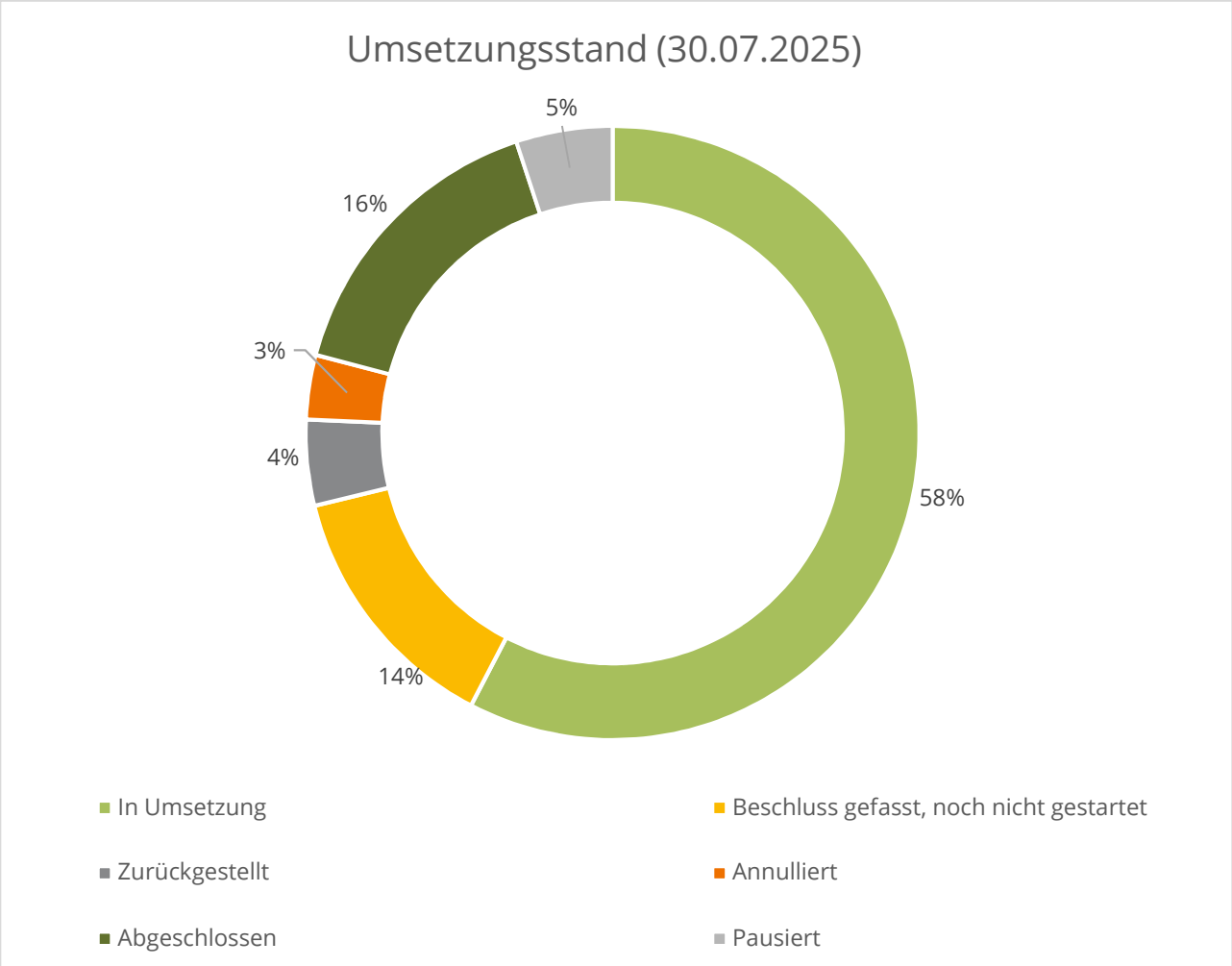
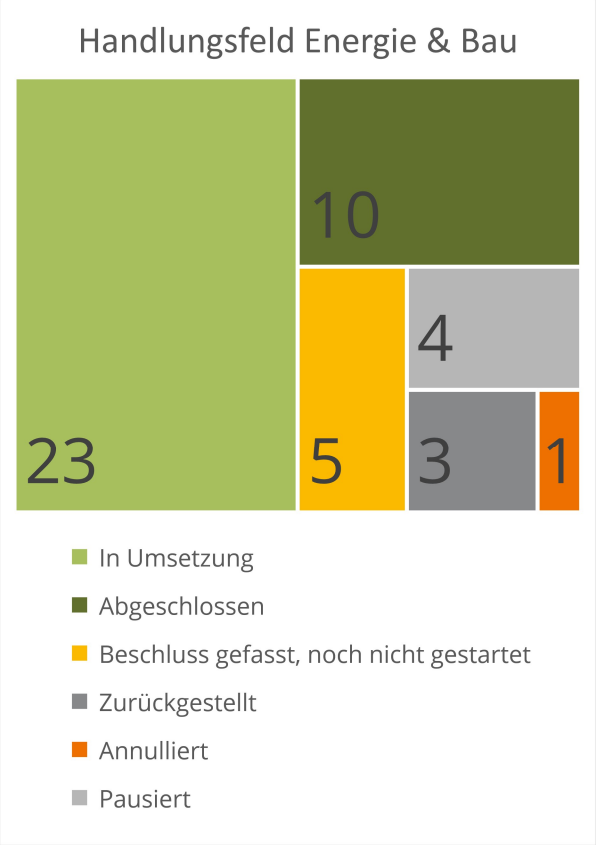


Abbildung 3: Status der beschlossenen Aktivitäten aus dem Masterplan Klimaschutz zum 30.07.2025

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

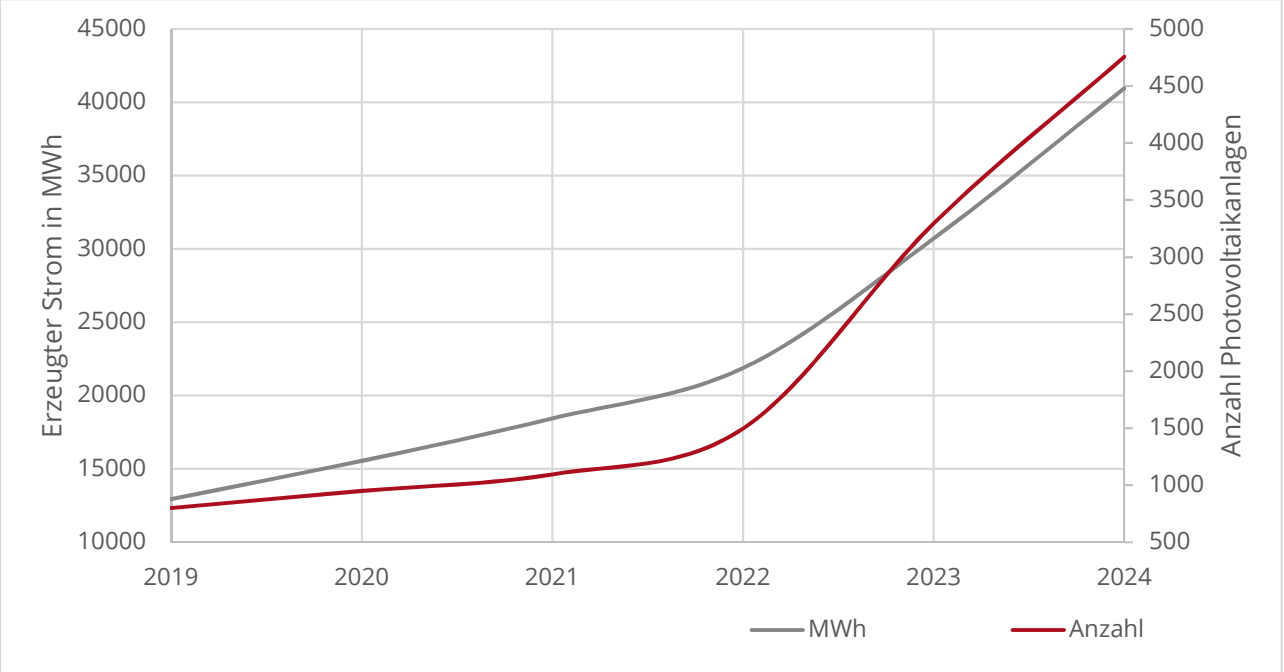


Abbildung 4: Erzeugter Strom aus Photovoltaik (graue Linie) und Anzahl der Anlagen (rote Linie) (inkl. Balkon-PV)

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).

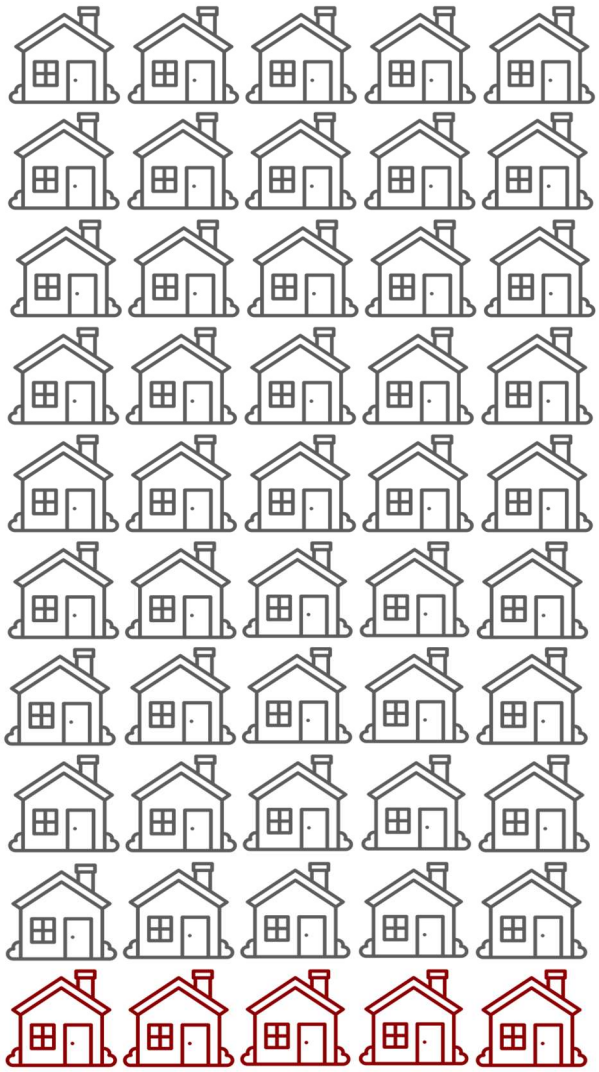
Neben Photovoltaik stieg auch die Nutzung von Erdwärme kontinuierlich und zeigt eine stabile Entwicklung. Dies unterstreicht das Potenzial der Geothermie als zuverlässige, grundlastfähige Energiequelle.

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.

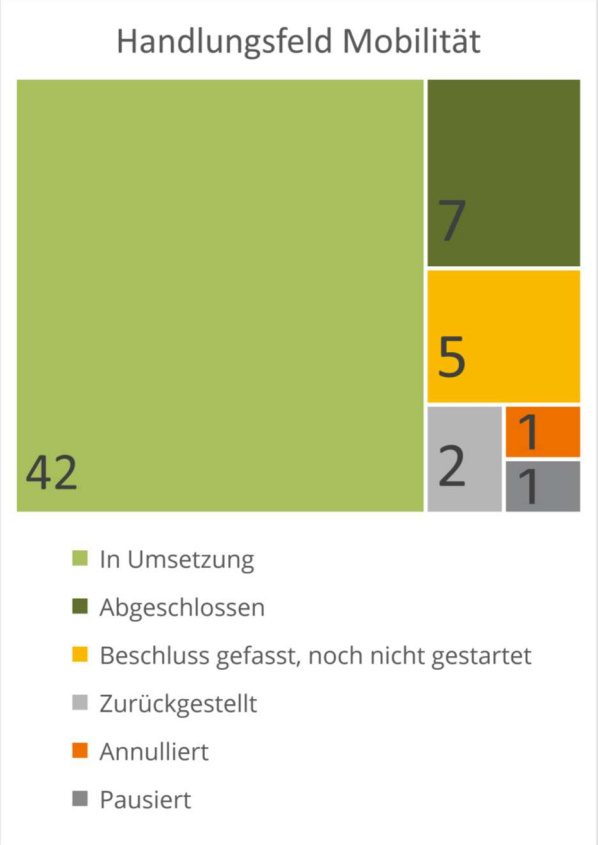
Insgesamt verdeutlichen die Daten, dass Lübeck auf einem guten Weg ist, den Ausbau der erneuerbaren Energien breit aufzustellen – mit einem besonders starken Schub im Bereich der dezentralen Photovoltaik.

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

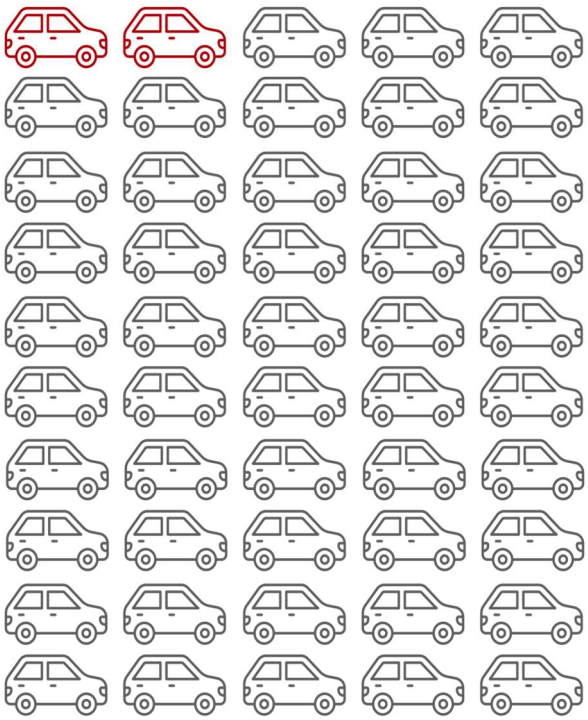


Abbildung 6: Anteil zugelassener E-PKW in Lübeck, 2 von 50 PKW haben einen elektrischen Antrieb (inkl. Hybridfahrzeuge)

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.

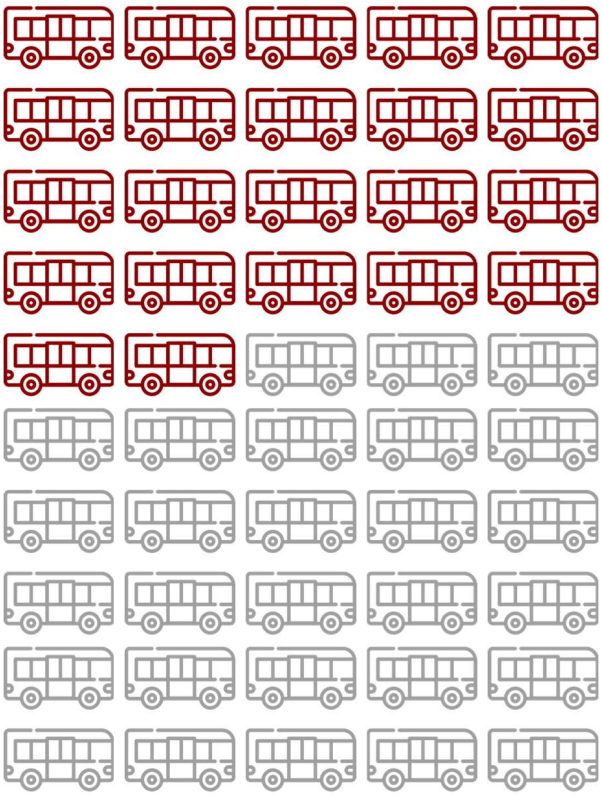
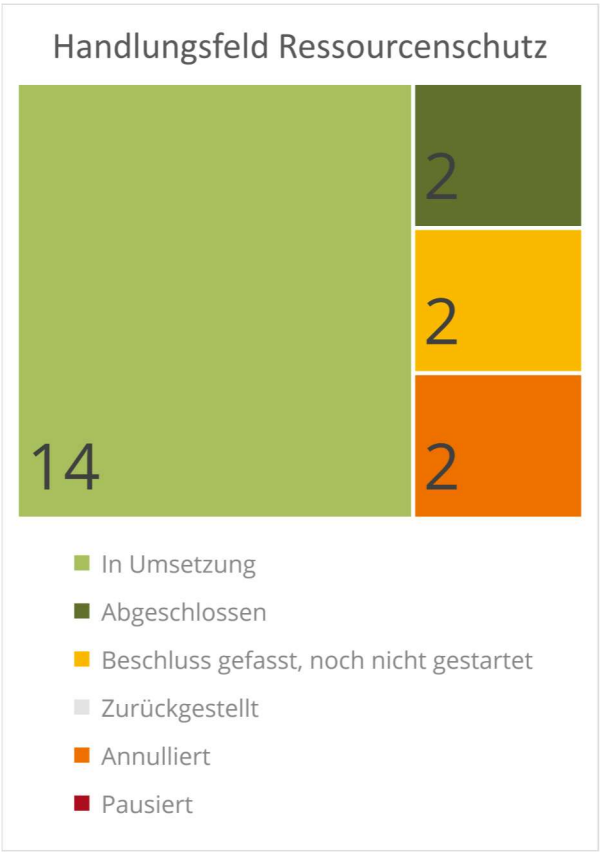


Abbildung 7: Elektrifizierungsquote der Busse, 22 von 50 Bussen fahren bis 2026 elektrisch

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.

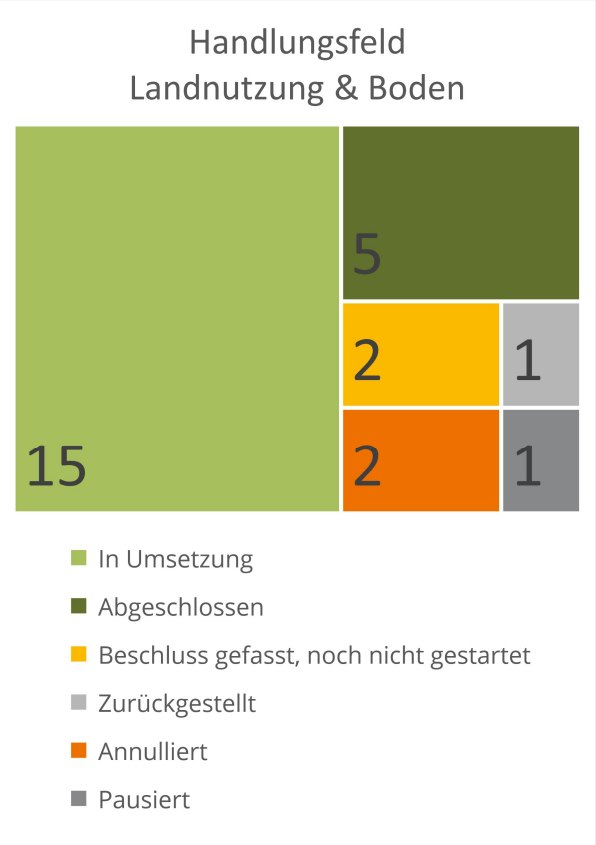
[2] Infas Bericht „Menschen unterwegs in Lübeck“ (2025)

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.

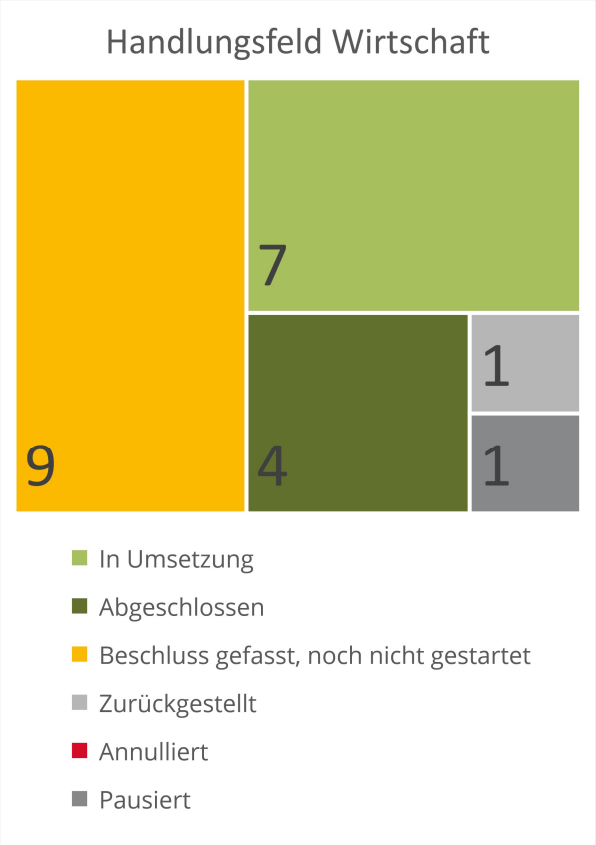


Wichtiger Baustein in diesem Handlungsfeld ist die Fortführung und Weiterentwicklung des Lübecker Waldkonzeptes, um langfristig Kohlenstoff auf dem Stadtgebiet zu binden. Zu den Aktivitäten zählt auch die Aufforstung und Aufbau neuer Waldflächen. Ein neues Projekt ist die Herstellung und der Verkauf 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.

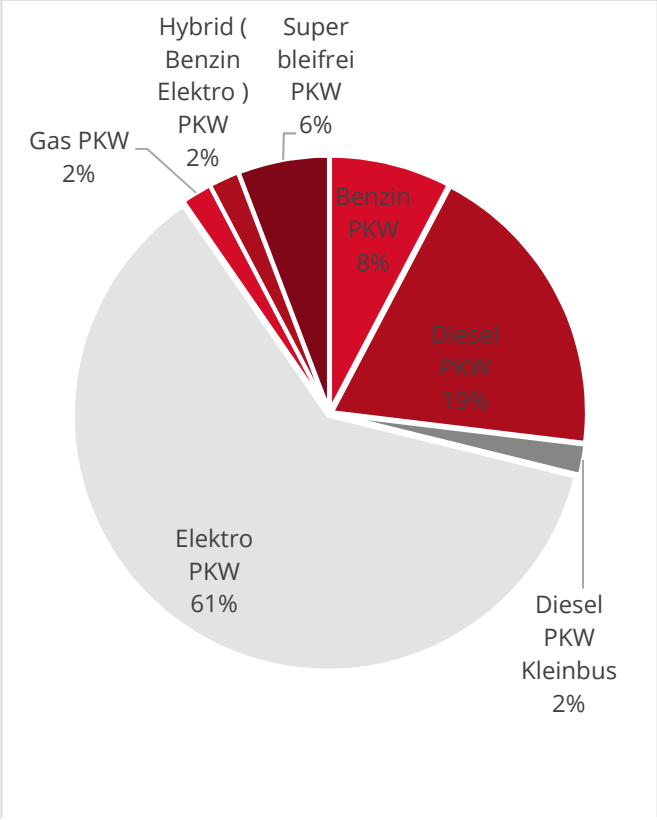


Abbildung 8: Kraftstoffe bei kommunalen PKWs 2024 (Ohne Sonderfahrzeuge und LKW)

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.

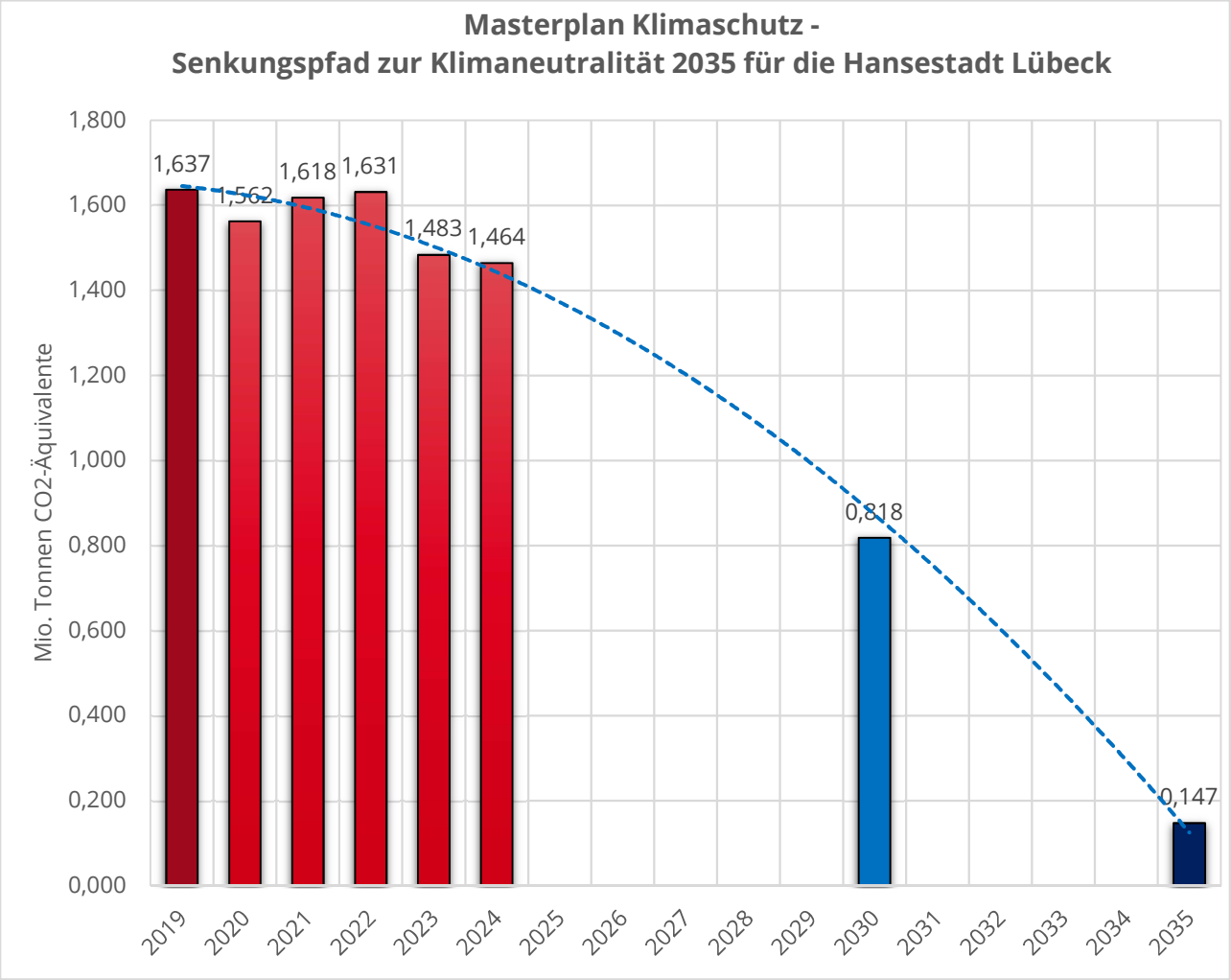


Abbildung 9: Treibhausgasemissionen der Jahre 2019-2024 (rote Balken) mit den Ziel-Werten 2030 und 2035 und dem errechneten Senkungspfad (gestrichelte Linie)

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 Wärmeplanung 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			

Nummer	**Thema**		
EB_Sparen_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Intelligent Energie sparen**		
Maßnahmentitel	**Nutzer:innenverhalten verbessern**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, den Energiebedarf in privaten und kommunalen Gebäuden durch Verhaltensänderungen deutlich zu reduzieren.		
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.		
Strategie	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	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Lübeck Energie; TraveNetz GmbH		
Einzubindende Gruppen	1.000.3 Digitalisierung, Organisation und Service (DOS); Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Energieberater:innen		
Zielgruppe	Bürger:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	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.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl durchgeführter Energieberatungen der Verbraucherzentrale Stromverbrauch HH & Gewerbe/ Jahr (ausgenommen Wärmepumpen und Mobilität)		
Zusätzlicher Nutzen	Nebenkosten werden eingespart.		
Hinweise & Sonstiges			

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			

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Sanierung_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">Sanierungs-Offensive: 25 % Heizenergie einsparen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Quartiere sanieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Stärken</u>
zwei Quartierskonzepte erstellt</td><td><u>Chancen</u>
Kombination mit erneuerbaren Energien; Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Schwächen</u>
komplexe Sachlage (heterogene Gebäudelandschaft, Besitzverhältnisse etc.)</td><td><u>Risiken</u>
Fachkräftemangel; Materialmangel</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">4.491 Archäologie und Denkmalpflege; 5.610.3 Altstadt, UNESCO-Welterbe, Stadtteilplanung; 5.610.2 Stadtentwicklung; Stadtwerke Lübeck Energie; Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Gebäudeeigentümer:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl erstellter energetischer Quartierskonzepte
Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus Energetischen Quartierskonzepten</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Wertsteigerung des Bauwerks;
höhere Aufenthaltsqualität;
Verringerung der Energiekosten</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3">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.</td></tr>
</table>

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	☐ Beschluss gefasst, noch nicht gestartet ☐ Zurückgestellt ☒ **Annulliert (Bürgerschaft)** ☐ Nicht definiert ☐ Der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt
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.		
	<u>Stärken</u> vorhandenes Solarpotentialkataster; große PKW-Stellplätze verfügbar	<u>Chancen</u> parallel Gründachausbau	
	<u>Schwächen</u> wenige geeignete Freiflächen; Maximalbelegung von Dächern oft nicht wirtschaftlich	<u>Risiken</u> 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		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften ausbauen**		
Ziel	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.		
Ausgangslage	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.		
Strategie	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.		
	<u>Stärken</u> vorhandenes Solarpotentialkataster; große Parkplatzflächen verfügbar	<u>Chancen</u> parallel Gründachausbau; Umweltbildung in Schulen	
	<u>Schwächen</u> Statik und Elektroinstallation bei alten Gebäuden	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.651 Gebäudemanagement; KWL GmbH		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle		
Zielgruppe	Städtische Mitarbeiter:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	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.		
Erfolgsindikatoren	Installierte PV-Leistung auf kommunalen Gebäuden Installierte PV-Leistung auf kommunalen PKW-Stellflächen		
Zusätzlicher Nutzen	Hitzevorsorge durch Verschatten von Parkplätzen in Kombination mit begrünten Dächern führt zu einer Verbesserung des Mikroklimas; erhöhte Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

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 Leitliniencharakter 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

Nummer	**Thema**		
EB_EE_3	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Erneuerbare Wärme für die Netze erschließen**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, erneuerbare Wärme für die Wärmenetze deutlich auszubauen und bis 2030 zu verdreifachen.		
Ausgangslage	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.		
Strategie	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.		
	<u>Stärken</u> Unterstützung durch EWKG SH; Lage Lübecks im Norddeutschen Becken	<u>Chancen</u> kombinierbar mit energetischer Sanierung; erhöhen der Energieeffizienz	
	<u>Schwächen</u> bestehendes großes Gasnetz	<u>Risiken</u> Materialmangel; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390 Klimaleitstelle; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck ;5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Lübeck Energie		
Einzubindende Gruppen	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV); 3.390.3 Untere Wasserschutzbehörde; 5.6510 Stadtplanung und Bauordnung; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck		
Zielgruppe	Stadtwerke Lübeck Energie, städtische Mitarbeiter:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	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.		
Erfolgsindikatoren	THG-Emissionen der Wärmeversorgung Haushalte/EW zentral		
Zusätzlicher Nutzen	Erhöhte Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

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>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></td><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></td><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			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_MIV_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">Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Autofahrten durch den Umweltverbund ersetzen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Strategie</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Konzepte vorhanden (Rahmenplan Innenstadt mit integriertem Mobilitätskonzept);
Fachpersonal vorhanden</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
soziale, ökologische und ökonomische Trendwende;
Leistungssteigerung des Umweltverbunds;
Aufenthaltsqualität entlang von Straßen steigt</td></tr>
</table>

	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			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_Log_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">Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">City-Logistik emissionsfrei gestalten</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">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)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Verkehrssicherheit erhöht sich;
topographisch gute Voraussetzungen</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Verkehrsaufkommen wird entlastet;
Parksuchverkehr reduzieren</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Kooperation mit Logistik nicht beeinflussbar;
Flächenkonkurrenz zu anderen Projekten: Platz für Mikrodepots versus Wohnungsbau</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Infrastruktur für Radlogistik nicht ausreichend</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; Wirtschaftsförderung (Wifö); KWL GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Einzelhandel; Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs); Lübeck Management; IHK; Handwerkskammer</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einzelhandel, Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs), lokale Wirtschaft</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">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.</td></tr>
</table>

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 Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel 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		

<table>
<tr><td>Nummer
RES_Kreislauf_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">Regionale Kreislaufwirtschaft stärken</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Wiederverwenden</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Abfall vermeiden;
soziale Interaktion fördern</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Ressourcenschutz;
Sensibilisieren für verändertes Konsumverhalten</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
Qualität muss stimmen;
erfordert geeignete Raum- und Personalkapazitäten</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Kritik aus der Wirtschaft;
wenig Resonanz</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">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;</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Baumärkte; Handwerksbetriebe; Gemeinnützige Vereine wie Reparaturcafé; Arbeiterwohlfahrt
1.103 Digitalisierung, Organisation und Service (angefragt);</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einwohner:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Nicht quantifizierbar</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl, RepairCafes in Lübeck;
Anzahl Veranstaltungen und Projekte zum Thema: Wiederverwenden</td></tr>
</table>

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		

<table>
<tr><td>Nummer
LB_Baum_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">Wälder & Stadtbäume aufwerten</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Stadtbäume erhalten und pflanzen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
große Akzeptanz in der Bevölkerung;
im deutschen Vergleich relativ moderates Klima (Wasserverfügbarkeit & Temperatur)</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Mehrwert des Stadtgrüns kommunizieren;
Widerstandskraft gegenüber Klimawandelfolgen erhöhen</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
teilweise enge Straßenräume;
teilweise Einschränkungen durch UNESCO-Weltkulturerbe</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Schädigung durch Klimawandelfolgen;
Flächenkonkurrenz mit Umweltverbund im Straßenraum</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle;
3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 5.660.5 Grün und Friedhöfe</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">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</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einwohner:innen, Grundstücksbesitzer:innen, Mitarbeiter:innen von der Stadt und von Lübecker Firmen und andere Institutionen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">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.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Neuzugänge und Abgänge im Baumkataster dargestellt (jeweils differenziert nach den Kategorien Straßenbegleitgrün, Friedhöfe, Schulen, Sportplätze etc.)</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Höhere Luftqualität, Schattenspende, Wasserhaushalt, Biodiversität, Anpassung an Klimawandel und Stadtklima, besseres Wohlbefinden, höhere Lebensqualität, ansprechenderes Stadtbild</td></tr>
</table>

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	**Thema**		
LB_Boden_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ 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 Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel 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 Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch 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		

Nummer	Thema		
WI_fördern_1	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Unternehmenskooperationen fördern**		
Ziel	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.		
Ausgangslage	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.		
Strategie	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.		
	<u>Stärken</u> Programme sind langfristig angelegt; Verpflichtung der Eigenbetriebe senkt städtische Energiebilanz; durch Ökoprofit werden Multiplikator:innen in den Betrieben im Umweltschutz weitergebildet	<u>Chancen</u> durch Netzwerke können große Projekte entstehen	
	<u>Schwächen</u> bestehende Kooperationsangebote wurden bisher wenig genutzt	<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	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Wirtschaftsförderung GmbH		

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>Personalstellen: 1 Koordination/Betrieb</td><td>Sachkosten: 70.000 Euro</td><td>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		

Nummer	**Thema**		
WI_fördern_3	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Schulungs- und Beratungsangebote schaffen**		
Ziel	Durch gezielte Informations- und Beratungsangebote wird Klimaschutz in Unternehmen verankert. Lübecker Unternehmen erhalten unkompliziert schnelle Hilfestellungen und sind gut geschult, um eigene Klimaschutzaktivitäten umzusetzen.		
Ausgangslage	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.		
Strategie	Bestehende Angebote werden gebündelt, durch sinnvolle Elemente ergänzt und mithilfe von Veranstaltungen bekannt gemacht.		
	<u>Stärken</u> Beratungsangebote der IHK zu Lübeck etabliert Kompetenzzentren und Institute der Hochschulen als potentielle Unterstützer und Wissensvermittelnde Fördermöglichkeiten vorhanden (Innovationsförderung)	<u>Chancen</u> Fach- und Firmenwissen wird gebündelt und genutzt	
	<u>Schwächen</u> Kontinuität von Angeboten und Veranstaltungen nur teilweise vorhanden; Keine gebündelte Anlaufstelle für Unternehmen	<u>Risiken</u> Finanzierung	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Investitionsbank Schleswig-Holstein; IB.SH Energieagentur; CO_2-online gGmbH		
Zielgruppe	Lübecker Unternehmen und andere Institutionen		
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

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 ☐ Landnutzung & Boden ☐ Mobilität	☒ Wirtschaft ☐ Ressourcenschutz ☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Digitalisierung ☐ Umweltbildung ☐ 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	**Thema**		
Ü_KoKli	☐ 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. 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.

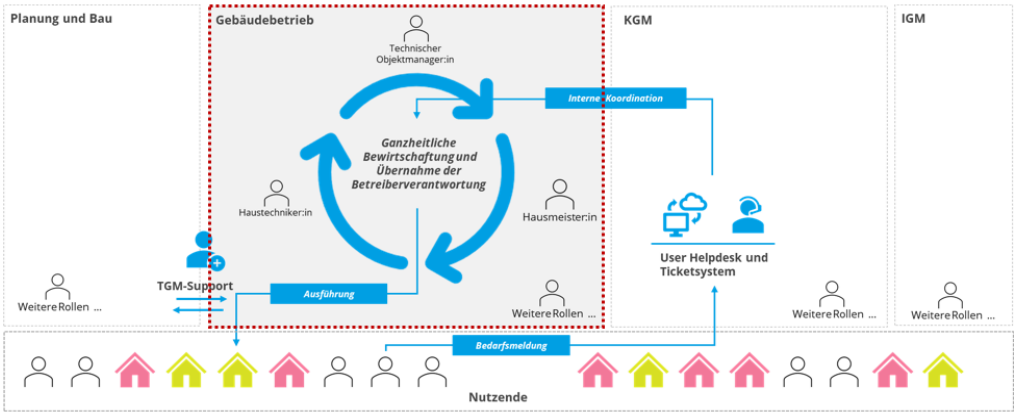


Abbildung 2: Zielbild Stärkung des Gebäudebetriebs

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

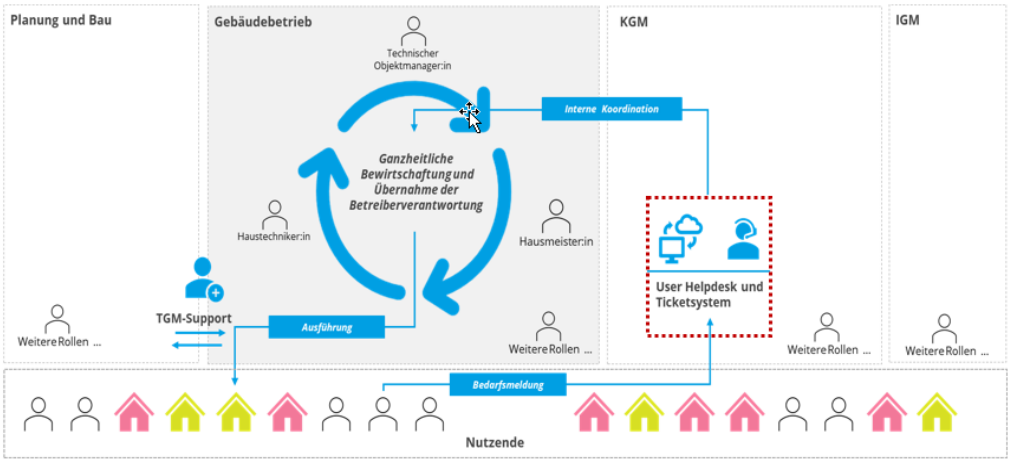


Abbildung 4: Zielbild Optimierung der Kommunikation mit den Nutzenden

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

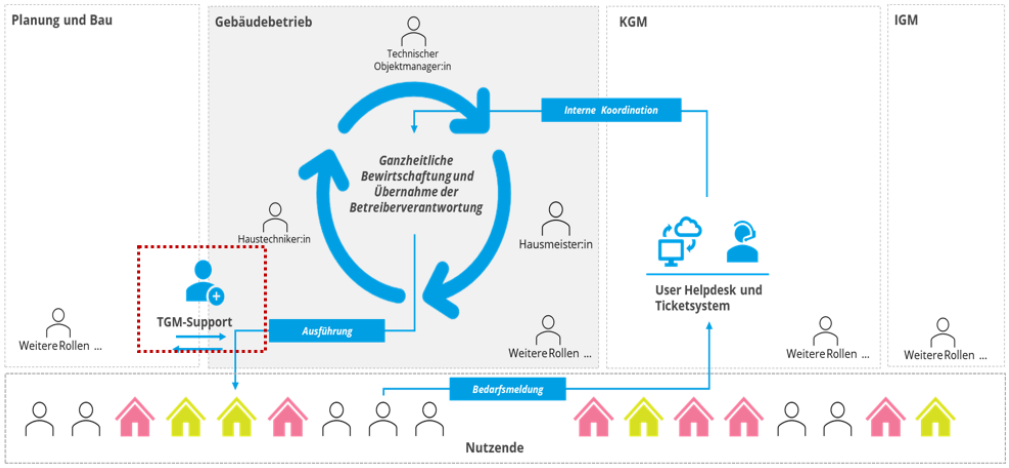


Abbildung 5: Zielbild Schaffung von Supportfunktionen

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.

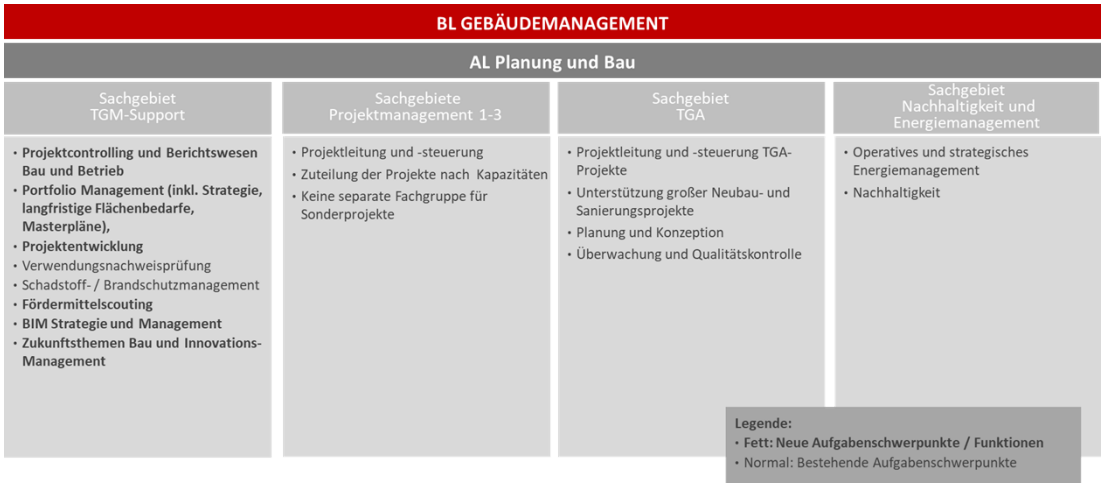


Abbildung 6: Zielbild Abteilung Planung und Bau (TGM = Technisches Gebäudemanagement; TGA = Technische Gebäudeausrüstung)

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

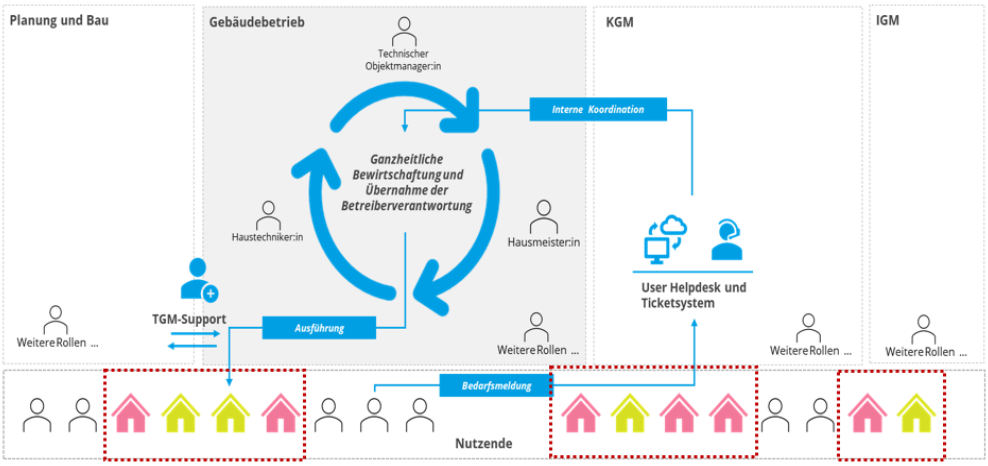


Abbildung 7: Zielbild Aufbau digitales Gebäudeportfolio

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

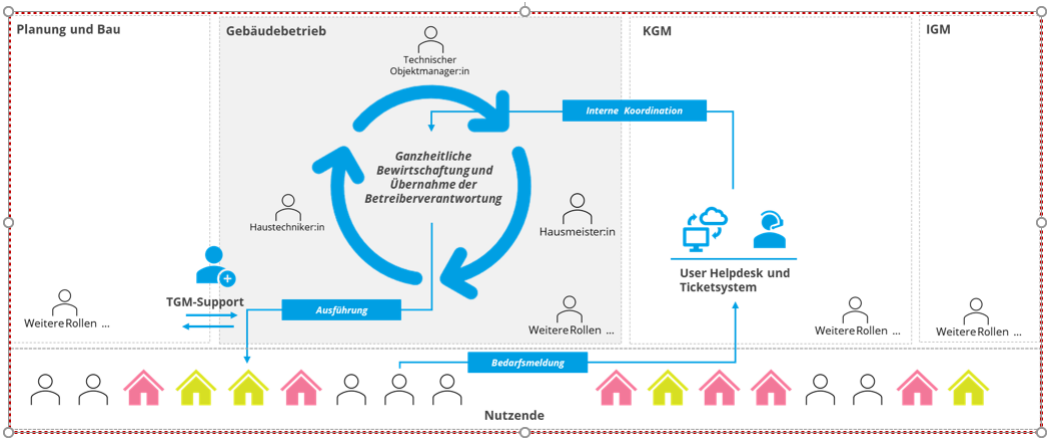


Abbildung 8: Zielbild Optimierung interner Prozesse

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

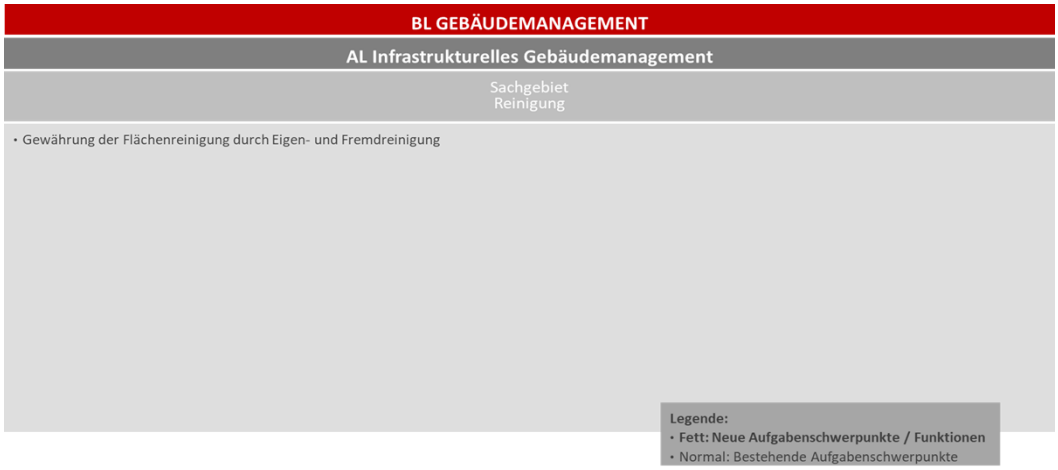


Abbildung 10: Zielbild Aufgabenschwerpunkte und Funktionen Abteilung Infrastrukturelles Gebäudemanagement

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:

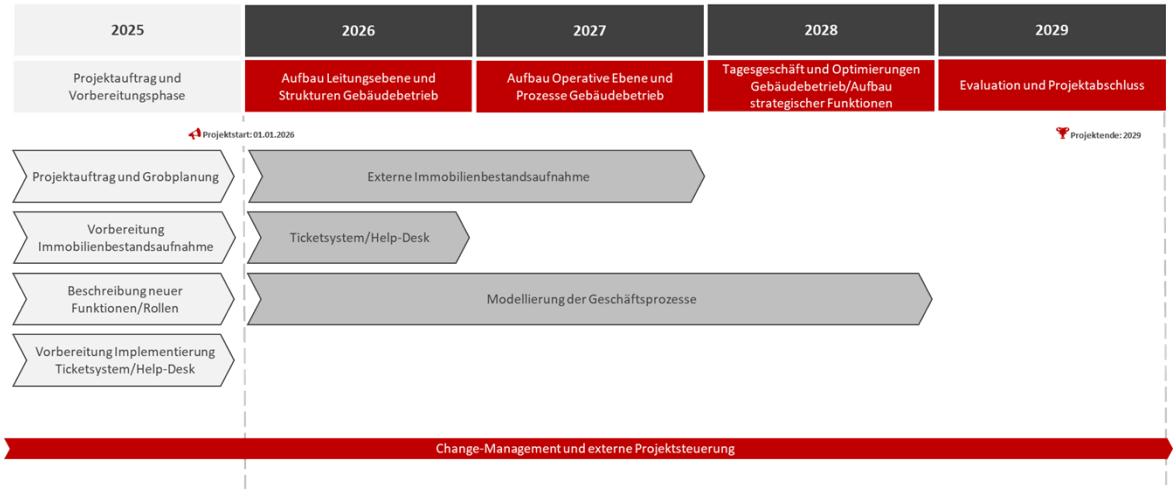


Abbildung 11: Umsetzungsstrategie (Grobplanung)

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).

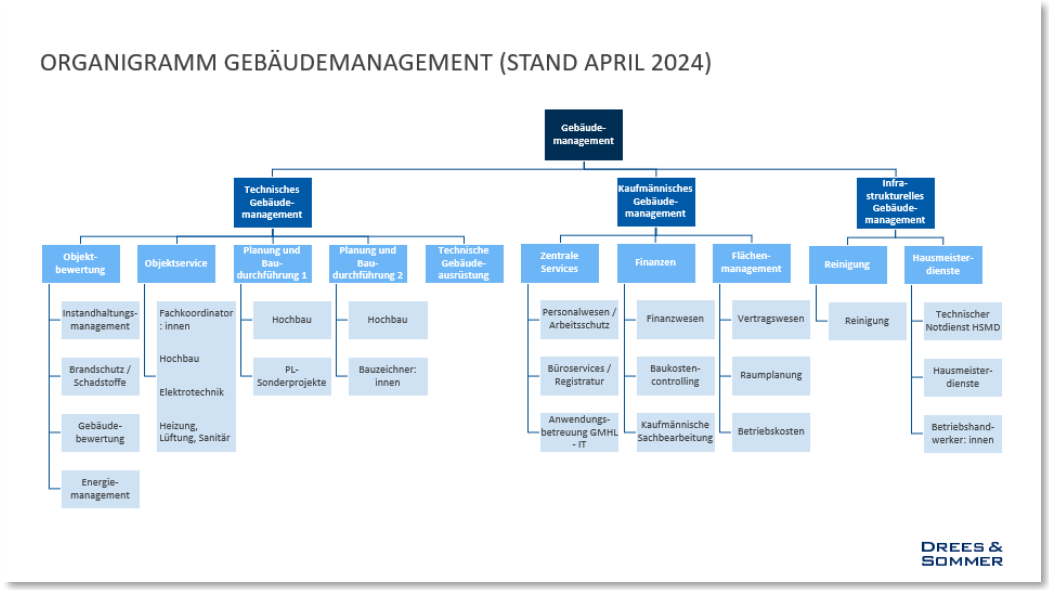


Abbildung 1: Organigramm Gebäudemanagement (Stand April 2024)

- **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. €.

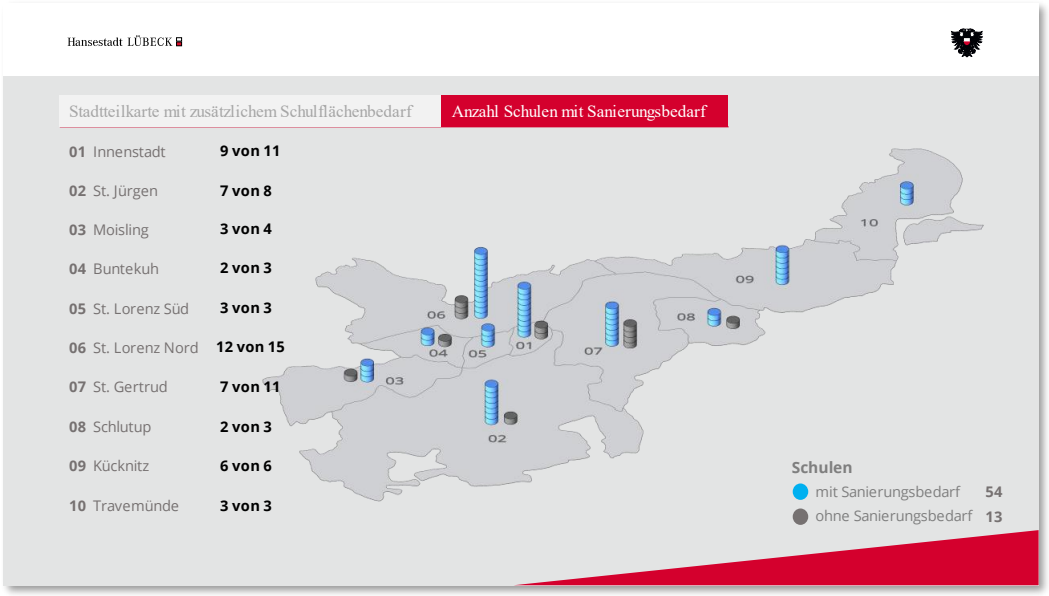


Abbildung 2: Anzahl Schulen mit Sanierungsbedarf

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).

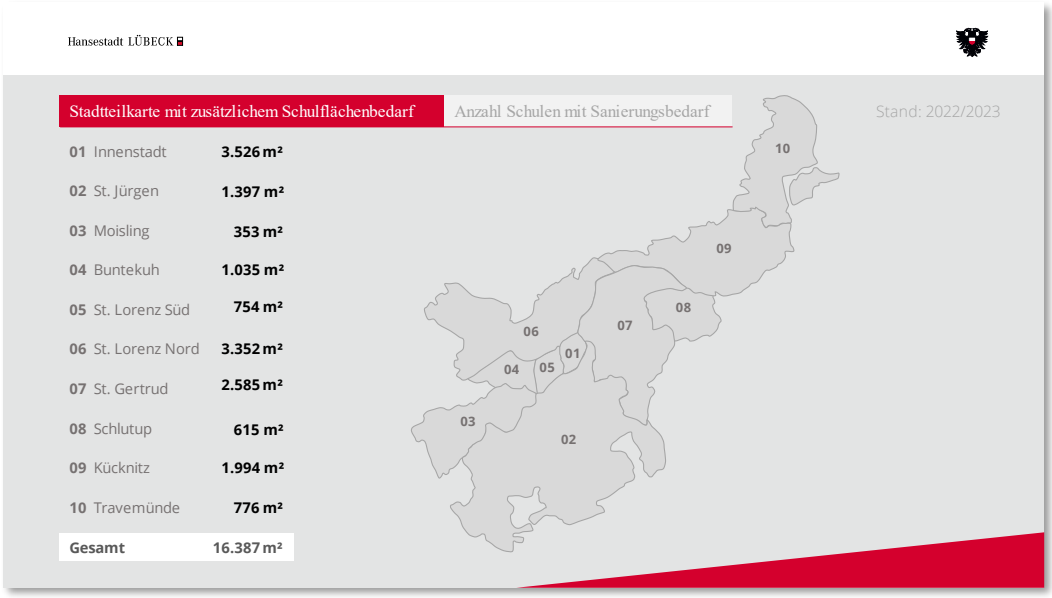


Abbildung 3: Stadteile mit zusätzlichem Schulflächenbedarf

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.

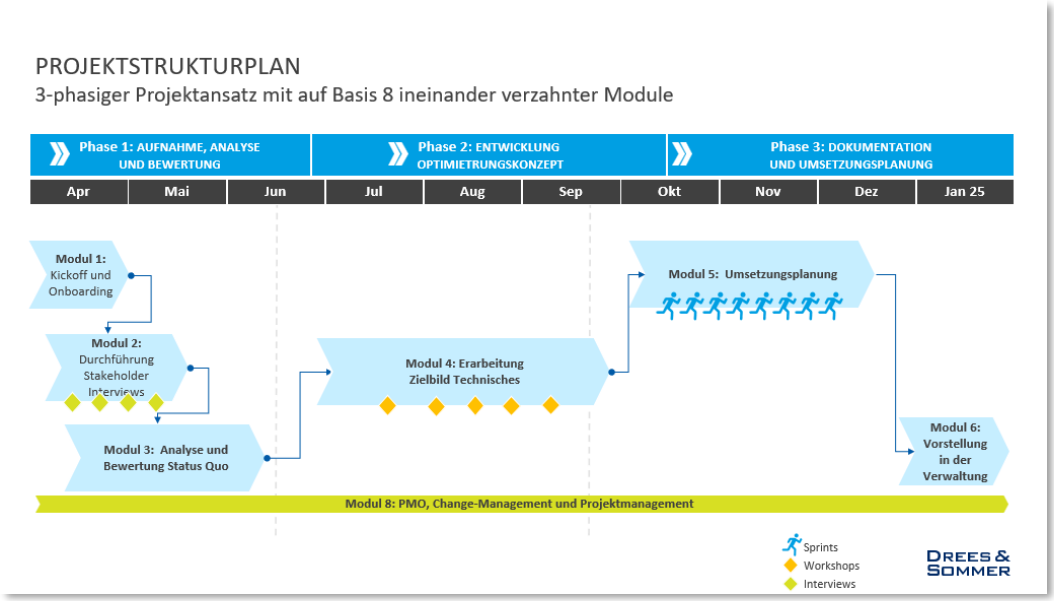


Abbildung 4: Projektstrukturplan

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.

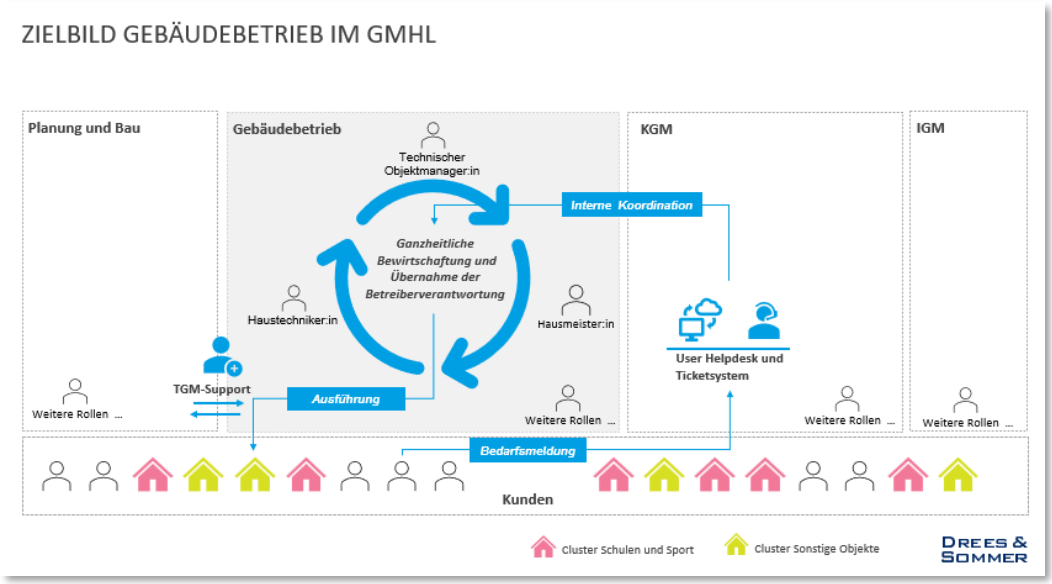


Abbildung 5: Zielbild Gebäudebetrieb im GMHL

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.

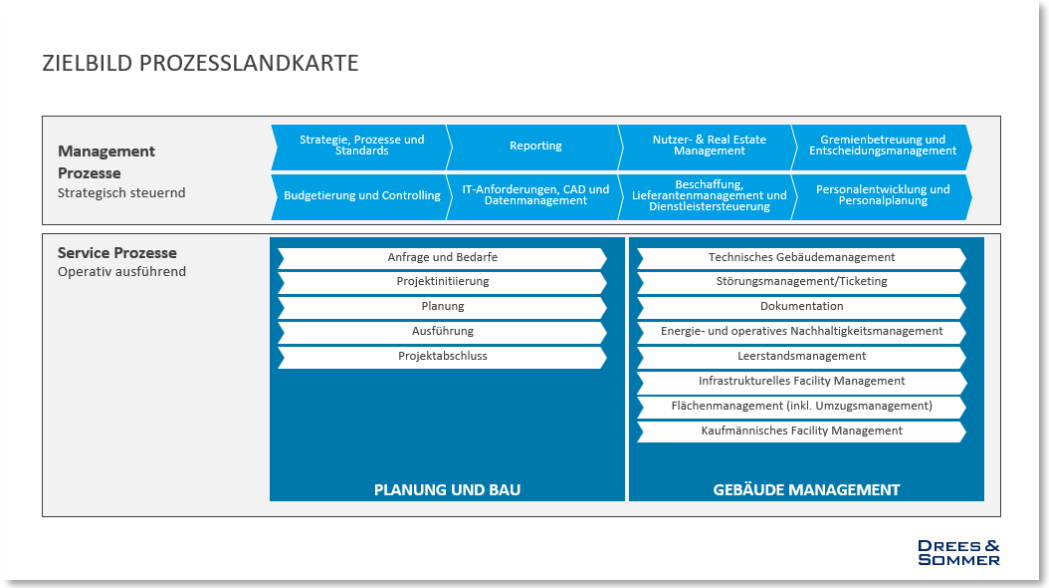


Abbildung 6: Prozesslandkarte GMHL

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.

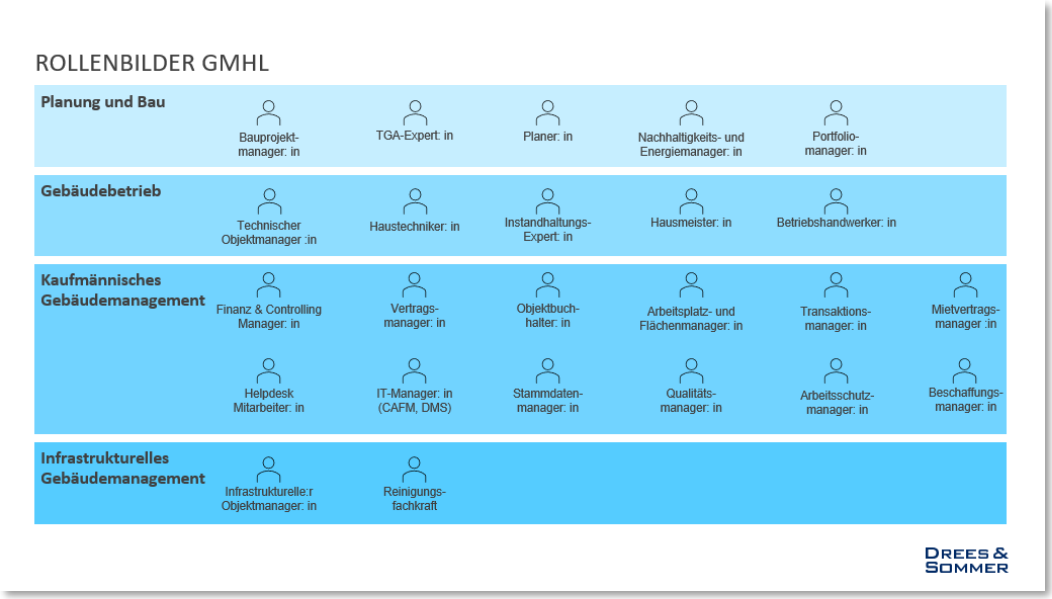


Abbildung 7: Rollenbilder GMHL

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).

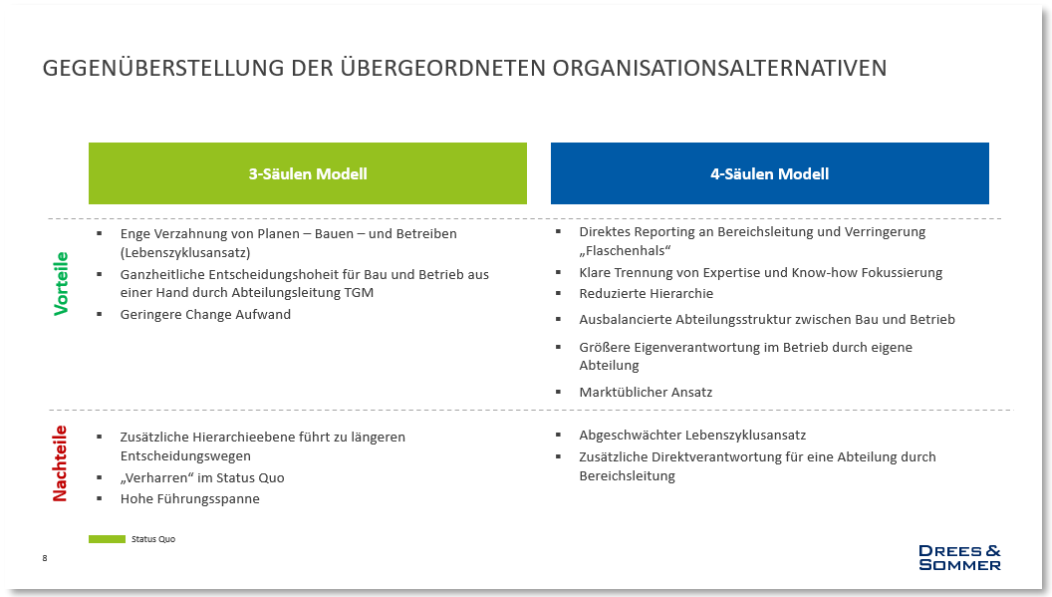


Abbildung 8: Gegenüberstellung 3-Säulenmodell und 4-Säulenmodell

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).

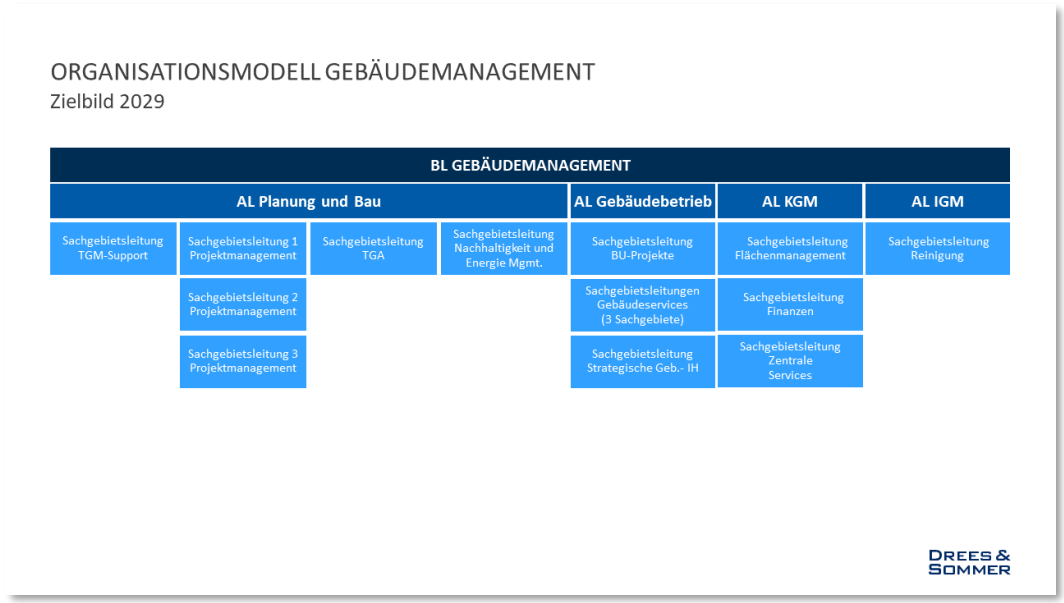


Abbildung 9: Zukünftiges Organisationsmodell GMHL

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

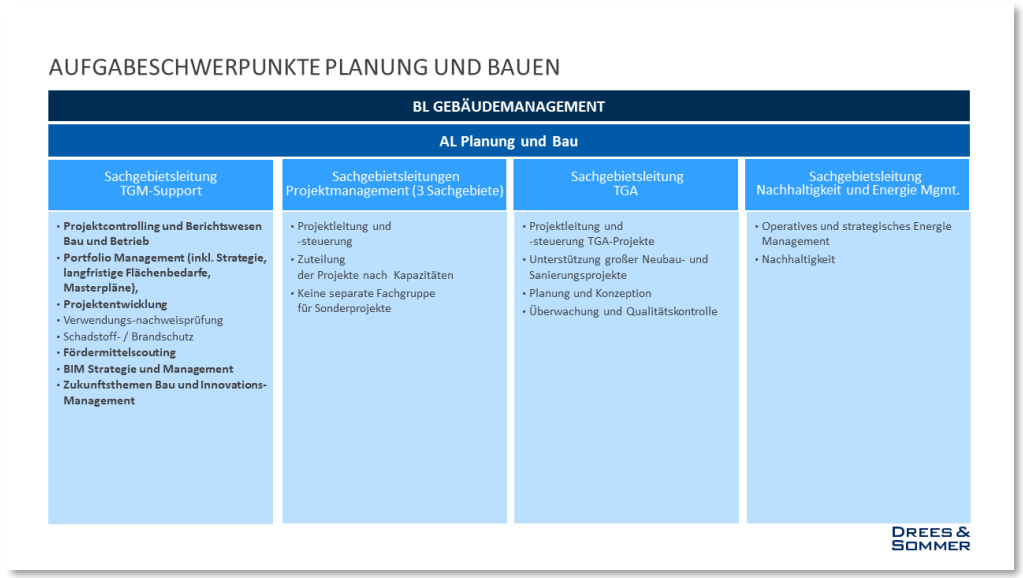


Abbildung 10: Aufgabenschwerpunkte Planung und Bau

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)

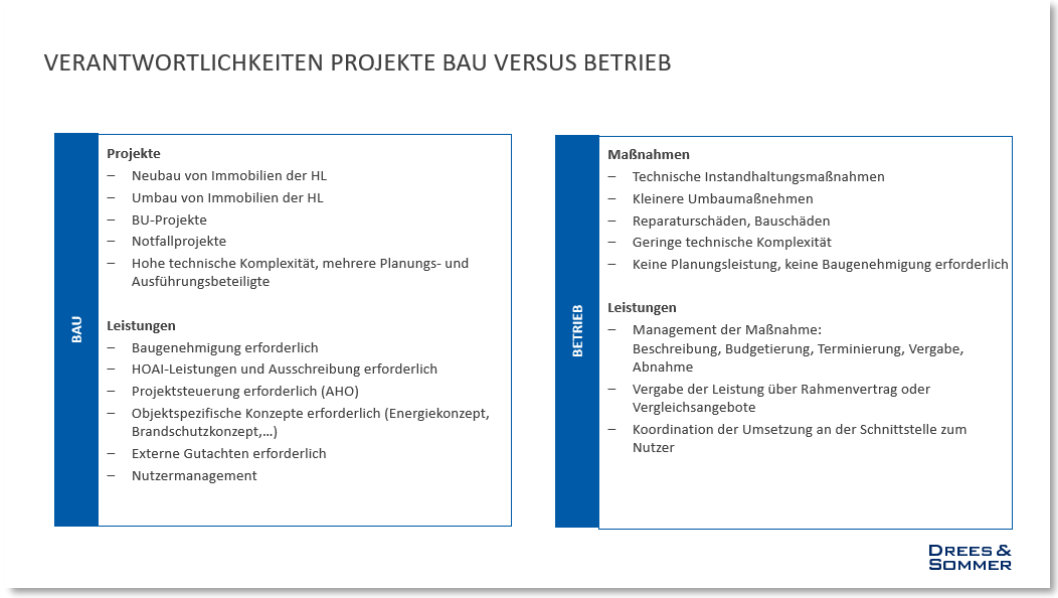


Abbildung 11: Verantwortlichkeiten der Abteilungen **Planung und Bau** versus **Gebäudebetrieb**

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.

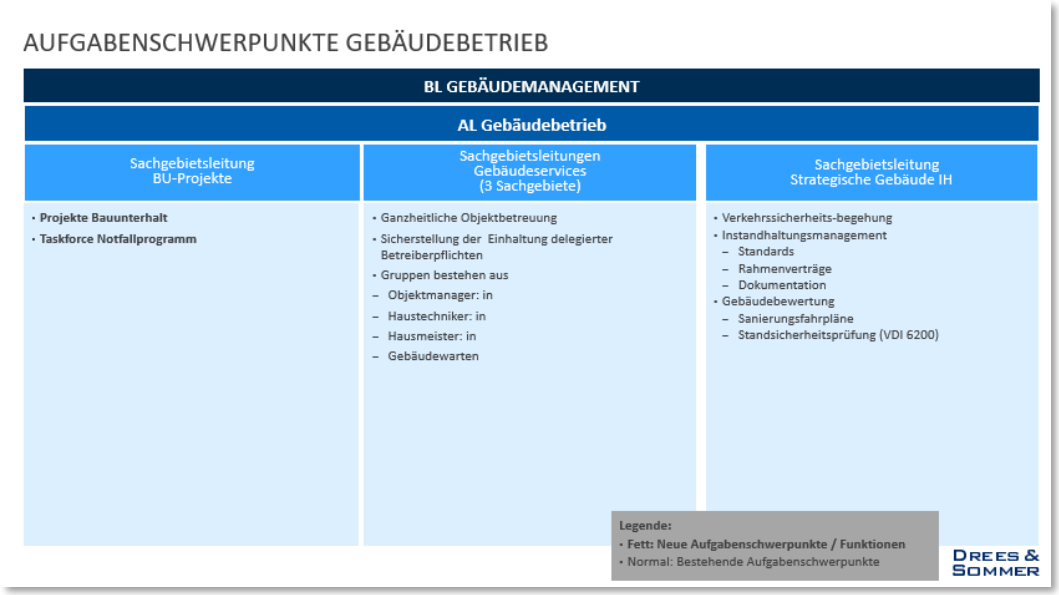


Abbildung 12: Aufgabenschwerpunkte Gebäudebetrieb

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.

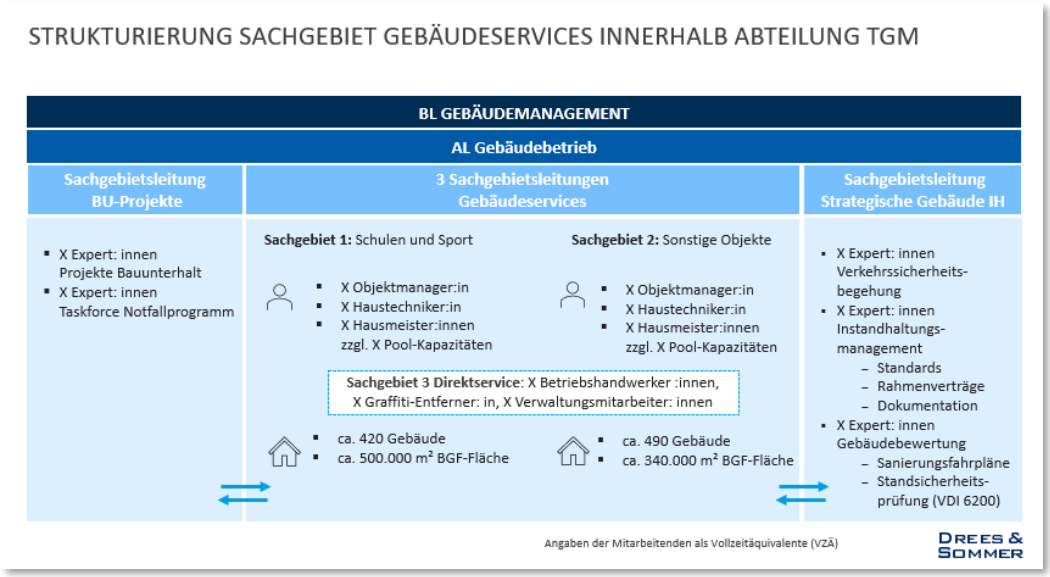


Abbildung 13: Strukturierung Sachgebiete Gebäudeservices innerhalb Abteilung **Gebäudebetrieb**

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.

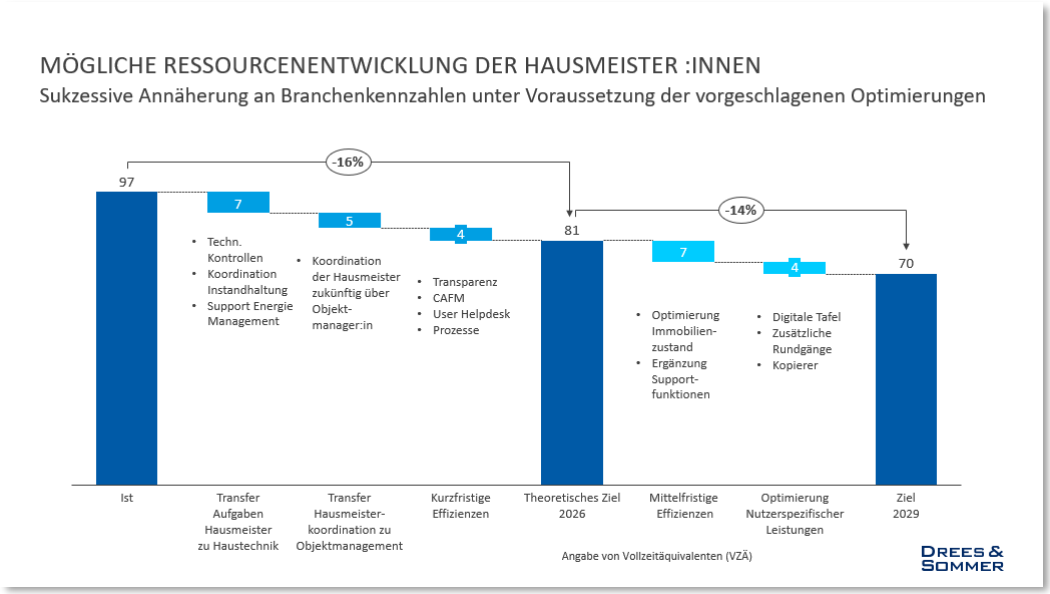


Abbildung 14: Mögliche Ressourcenentwicklung der Hausmeister:innen

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).

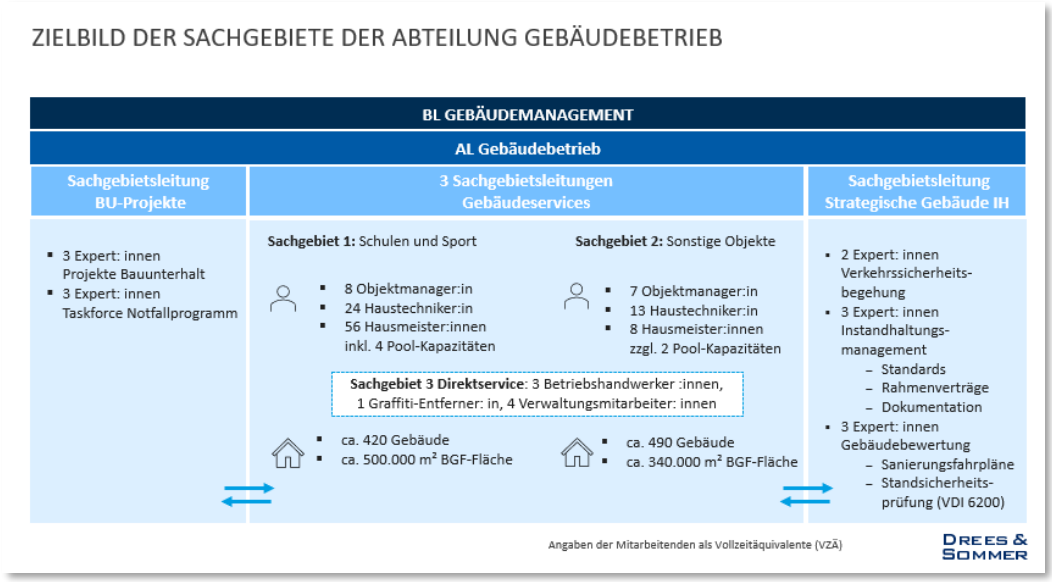


Abbildung 15: Zielbild der Sachgebiete in der Abteilung Gebäudebetriebs

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.

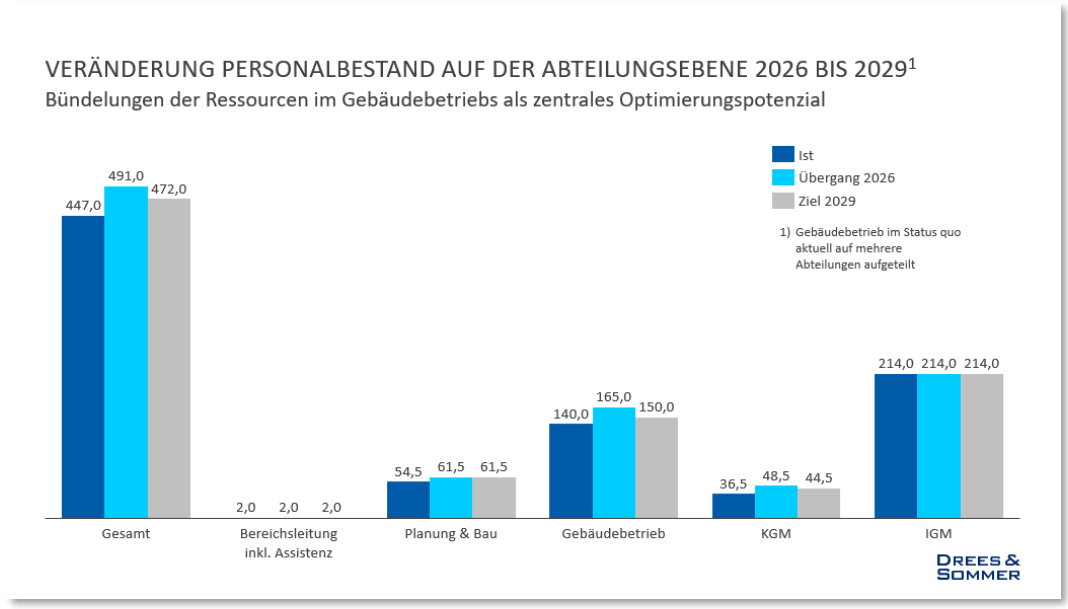


Abbildung 16: Veränderung Personalbestand 2026 bis 2029

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

464 von 929 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

465 von 929 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

466 von 929 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

467 von 929 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

468 von 929 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

469 von 929 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

470 von 929 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

471 von 929 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

472 von 929 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

473 von 929 in Zusammenstellung

MAßNAHMENLISTE | CLUSTER 4: ANPASSUNG KGM (1/2)

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Verantwortlich (bedarfsweise Einbindung Personalrat)	Prio	Härtegrad	Empfohlener Zeitraum	Kommentar
4.1	Definition eines verbindlichen Budgetierungsprozess in Bezug auf: Ermittlung Bedarfe, Festlegung von Annahmen (statt Fortschreibung), Beteiligte, Verantwortlichkeiten, Termine, Freigabeprozess	– TGM, KGM, IGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – Fachbreichscontrolling FB 1- 5 – DOS	A	1 Idee	2025	– Bearbeitung über Sprints und Workshops – Abgleich mit Notfallprogramm
4.2	Harmonisierung und Realisierung der IT-Schnittstelle LuGM und ERP-System	– TGM, KGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – DOS	C	1 Idee	2025	– Klärung ERP-System – Klärung Weiterführung LuGM – Bearbeitung über Sprints und Workshops
4.3	Überarbeitung des Rechnungslaufprozesses und Optimierung der internen Schnittstellen zwischen den Beteiligten seitens TGM und KGM	– TGM, KGM – FB 1 Haushalt und Steuerung – DOS	B	1 Idee	2025	– Berücksichtigung „Einführung E-Rechnung“ – Prozess in Ansätzen schon optimiert

Härte-grad 1 = Idee; 2 = bewertet; 3 = beschlossen; 4 = in Umsetzung; 5 = wirksam

474 von 929 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

475 von 929 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

476 von 929 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

477 von 929 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

478 von 929 in Zusammenstellung

Rolle	Stellenplan 2025	Zielorganisation 2026	Zielorganisation 2029	Anmerkung
Sachgebietsleitung TGM-Support	-	1,00	1,00	
Projektcontrolling	-	1,00	1,00	
Portfolio Manager:in	-	1,00	1,00	
Fördermittelscouting	-	1,00	1,00	
Zukunft-Bau und Innovationsmanagement	-	1,00	1,00	
BIM Strategie und Management	-	1,00	1,00	
Sachgebietsleitung Projektmanagement	2,00	3,00	3,00	
Abteilungsleitung Gebäudebetrieb	-	1,00	1,00	
Projekte Bauunterhalt	2,00	3,00	6,00	
Taskforce Notfallprogramm	-	3,00	-	*Annahme: Auflösung Taskforce in 2029 und Überführung der Mitarbeiter:innen in Projekte Bauunterhalt*
Technische:r Objektmanager:in	-	15,00	15,00	
Haustechniker:in	20,00	37,00	37,00	
Hausmeister:in	97,00	77,00	64,00	
Hausmeister:in-Pool	-	8,00	6,00	
Helpdesk / Stammdaten	-	3,00	3,00	
Finanzen/Baukostencontrolling	3,00	5,00	3,00	
Kaufm. Sachbearbeitung	7,50	9,50	7,50	
Beschaffung	-	2,00	2,00	
Qualitätsmanagement	-	1,00	1,00	
Büroservice	4,00	6,00	6,00	
Summe	**447,00**	**491,00**	**472,00**	
Veränderung zum Status quo		44,00	25,00	

Hinweis:
1.) Eine detaillierte Erläuterung der Personalentwicklung ist dem Abschlussbericht und insbesondere Kapitel 10 zu entnehmen.
2.) Sämtliche Angaben in der Tabelle sind als Vollzeitäquival (VZÄ).
2.) Darstellungen im IGM und KGM beruhen auf den aktuellen Strukturen und Teambezeichnungen (Stand 01/2025), Veränderungen des Ressourcenbedarfs im IGM werden in einem zeitversetzt laufenden Projekt "Entwicklungsbericht Reinigung" erarbeitet.
3.) Die Optimierung im Bereich der Hausmeister stellen eine Prognose da, die sukzessive entsprechend der inhaltlichen Aufgabenveränderungen sowie altersbedingerten Austritten an die Werte des KGSt angeglichen werden.

Anlage 2 Fahrplan sukzessive Stellenplanveränderungen

Auf Grundlage der Anlage 2 Ressourcendimensionierung des Abschlussberichtes wurde der nachfolgende Fahrplan für eine sukzessive Stellenplanveränderung entsprechend der Umsetzungsstrategie des Bereichs GMHL entwickelt.

Jahr	VZÄ
2026	**21**
Abteilungsleitung Gebäudebetrieb	1
Haustechniker:in	7
Ingenieur:in Projekte Bauunterhalt	1
Ingenieur:in Taskforce Notfallprogramme	3
Sachgebietsleitung Projektmanagement	1
SB Helpdesk/Stammdatenpflege	3
technische Objektmanager:in	5
2027	**16**
Hausmeister:in-Pool	8
Haustechniker:in	10
käufmännische SB	2
Sachgebietsleitung TGM-Support	1
SB Büroservice	2
SB Finanzen/ Baukostencontrolling	2
SB Projektcontrolling	1
technische Objektmanager:in	10
Stellenabbau Hausmeister:innen[1]	- 20
2028	**7**
BIM Strategie und Management	1
Fördermittelscouting	1
Portfolio Manager:in	1
Qualitätsmanagement	1
SB Beschaffung	2
Zukunft-Bau und Innovationsmanagement	1
2029	**- 19**
Stellenabbau durch Effizienzsteigerung[2]	- 19
Gesamtergebnis	**25**

[1] Die Ressourcendimensionierung (Anlage 2 Abschlussbericht) sieht eine Entwicklung von 20 Hausmeister:innen zu Haustechniker:innen in 2026 vor. Voraussichtlich sind in 2026 die Personalentwicklungen durchzuführen und eine Umsetzung in 2027 realisierbar. Die 20 VZÄ sind im Stellenplan somit künftig wegfallend.

[2] Durch Effizienzsteigerungen erfolgt eine sozialverträgliche Verschlankung um 19 VZÄ im Zielbild 2029. Dies wird durch 16 geplante Austritte bis 2029 auf Grund von Erreichen der Altersgrenze sowie einer durchschnittlichen Personalfluktuation gewährleistet. Die Planstellen sind mit einem kw-Vermerk zu versehen.

Hansestadt LÜBECK

Organisationsuntersuchung 5.651.1 Technisches Gebäudemanagement

Abschlussbericht

1. Projektauftrag und –verlauf
2. Ergebnis
3. Ressourcen
4. Umsetzungsempfehlung
5. Fragen und Feedback
6. FAQ

AGENDA

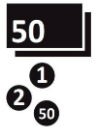
482 von 929 in Zusammenstellung

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

483 von 929 in Zusammenstellung

Projektauftrag und -verlauf

484 von 929 in Zusammenstellung

Projektauftrag

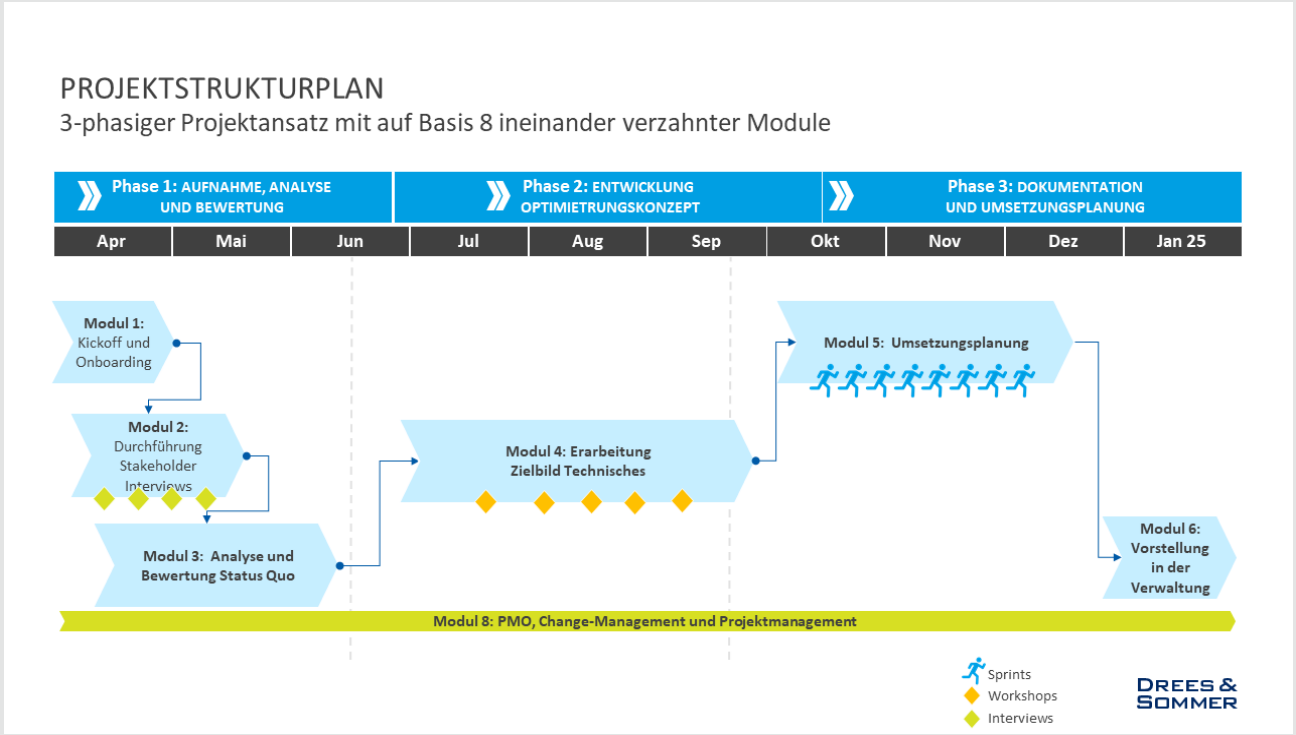
VO/2022/11299-03 Haushaltsbegleitbeschluss

„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).

485 von 929 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

486 von 929 in Zusammenstellung

Ergebnis

487 von 929 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

488 von 929 in Zusammenstellung

Handlungsoptionen

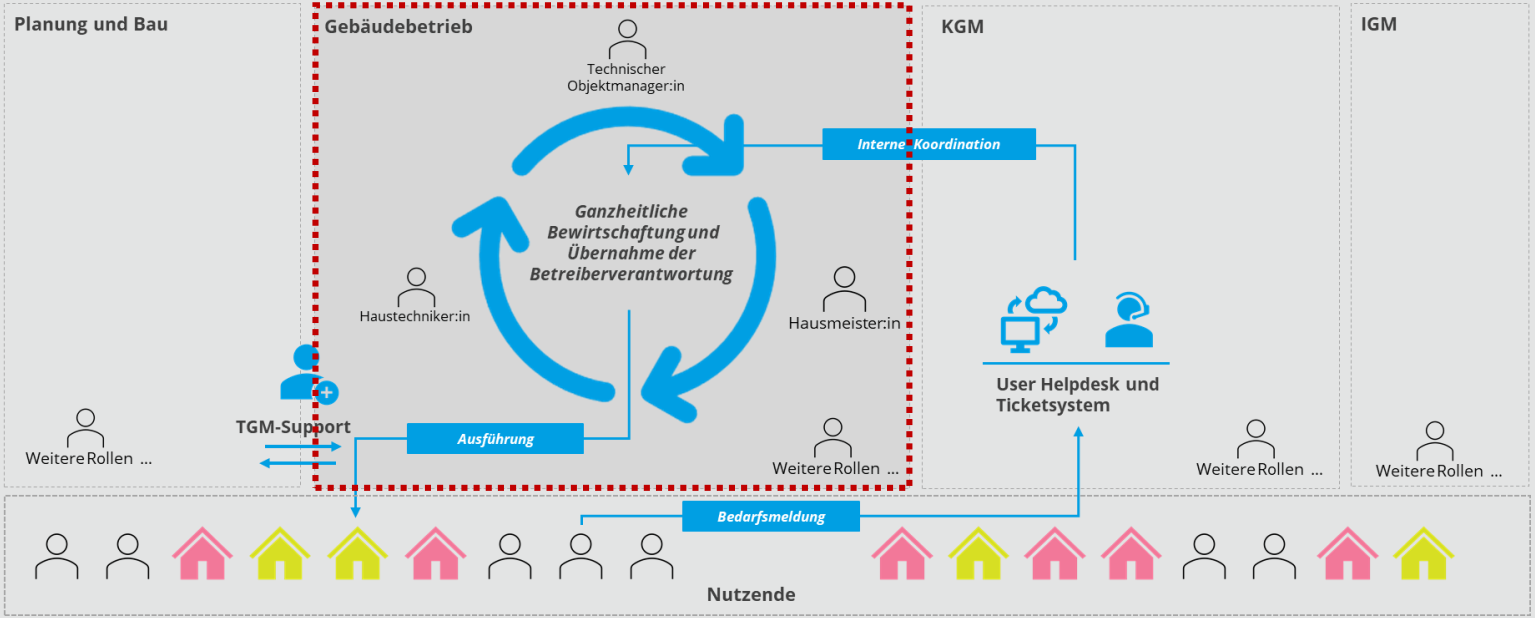
Favorisierte Option

„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.

489 von 929 in Zusammenstellung

Stärkung des Gebäudebetriebs

Zielbild



490 von 929 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

491 von 929 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

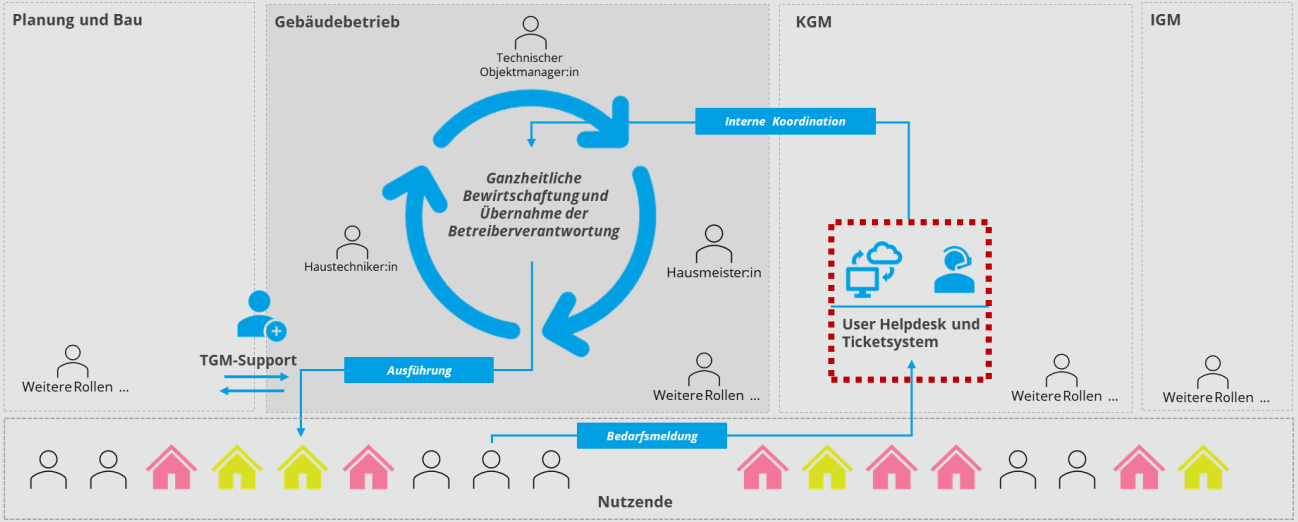
Sachgebietsleitung Strategische Gebäude IH

- 2 Expert:innen Verkehrssicherheitsbegehung
- 3 Expert:innen Instandhaltungs-management
  - Standards
  - Rahmenverträge
  - Dokumentation
- 3 Expert:innen Gebäudebewertung
  - Sanierungsfahrpläne
  - Standsicherheits-prüfung (VDI 6200)

492 von 929 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

Zielbild



493 von 929 in Zusammenstellung

Optimierung der Kommunikation mit Nutzenden

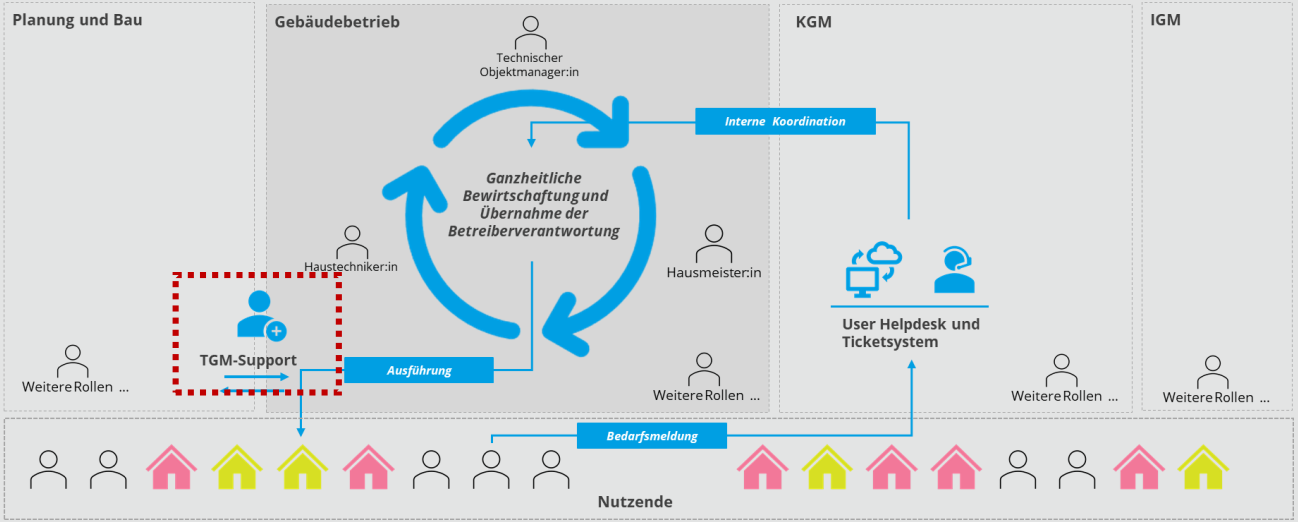
Kernaspekte

- 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

494 von 929 in Zusammenstellung

Schaffung von Supportfunktionen

Zielbild



Schaffung von Supportfunktionen

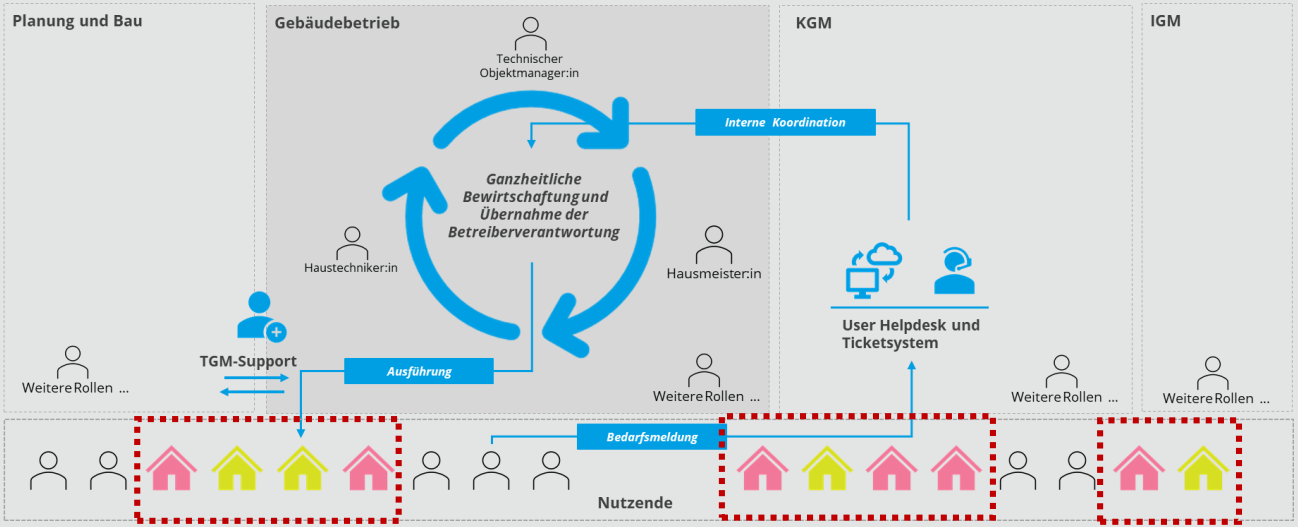
Kernaspekte

- 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

496 von 929 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

Zielbild



497 von 929 in Zusammenstellung

Aufbau digitales Gebäudeportfolio

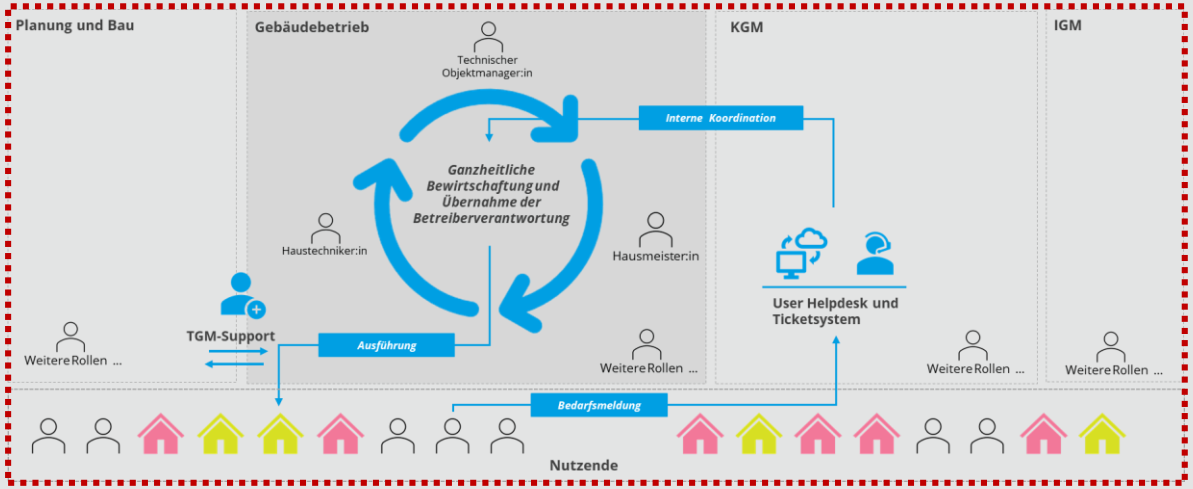
Kernaspekte

- 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

498 von 929 in Zusammenstellung

Optimierung interner Prozesse

Zielbild



499 von 929 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

500 von 929 in Zusammenstellung

Ressourcen

501 von 929 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

502 von 929 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.

503 von 929 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 €

504 von 929 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

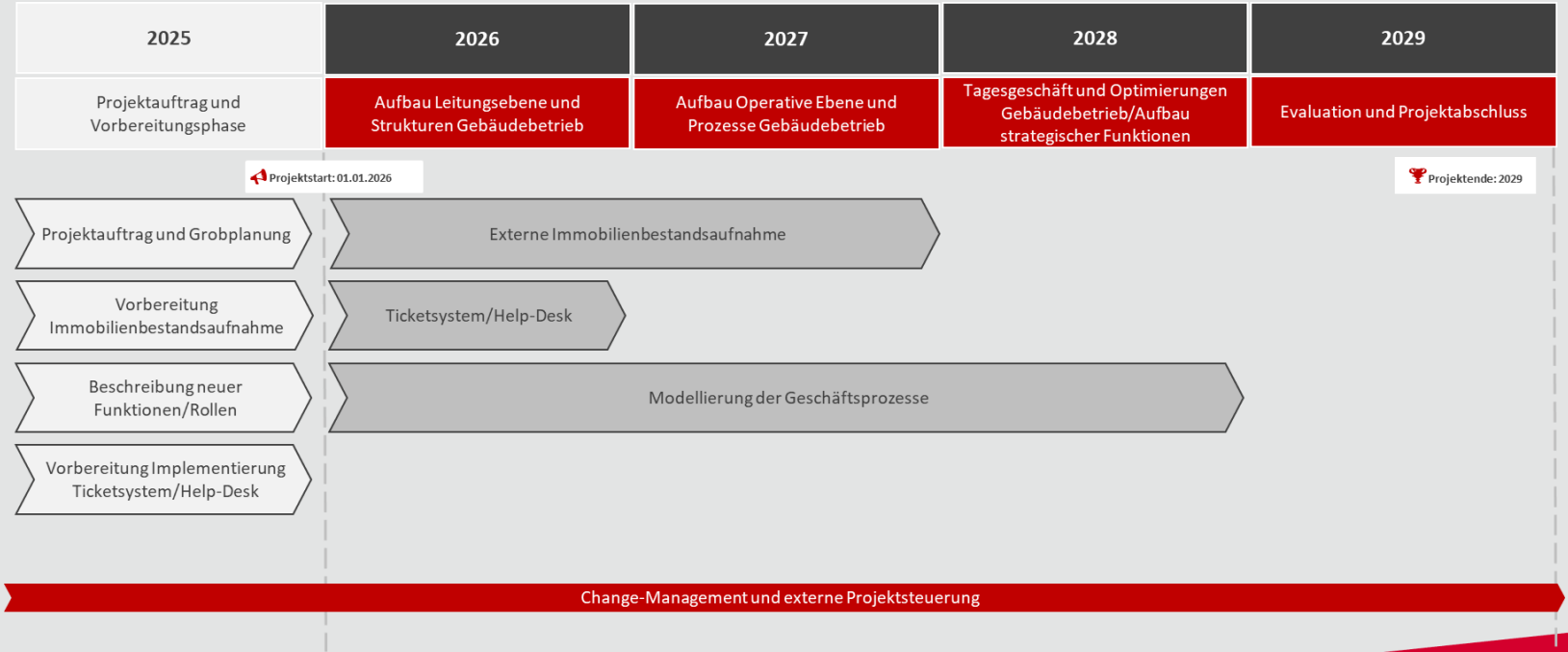
506 von 929 in Zusammenstellung

Umsetzungsempfehlung

507 von 929 in Zusammenstellung

Umsetzungsfahrplan

Grobplanung Kernmaßnahmen



508 von 929 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

509 von 929 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

510 von 929 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

511 von 929 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

512 von 929 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

513 von 929 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

514 von 929 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

515 von 929 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

516 von 929 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

517 von 929 in Zusammenstellung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

FAQ

wird fortlaufend erweitert

519 von 929 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

520 von 929 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

521 von 929 in Zusammenstellung

TGM Support

Was wird unter dem ganzheitlichen Controlling-Ansatz verstanden?

Strategisches Controlling hinsichtlich Zeit, Qualität und Kosten der Bauprojekte durch die beiden Funktionen Bauprojektcontrolling (Zeit und Qualität) und Baukostencontrolling (Kosten) mit dem Ziel eine valide Datengrundlage zur Steuerung, Qualitätsüberprüfung und Prozessoptimierung zu schaffen.

Zusammen dem Bereich Haushalt und Steuerung ist das vorhandene Berichtswesen weiterzuentwickeln. Zudem sind neue Kennzahlen zu definieren.

→ **Siehe u.a. Kapitel 6**

522 von 929 in Zusammenstellung

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

523 von 929 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

524 von 929 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14484
öffentlich

Lübeck, 14.08.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Tilmann von Stockhausen (E-Mail: tilmann.vonstockhausen@luebeck.de Telefon: 122 - 4141)

Vereinbarung zwischen der Hansestadt Lübeck und der Europäisches Hansemuseum gGmbH bezüglich Trägerschaft und Betrieb des Europäischen Hansemuseums

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.12.2025	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.01.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird ermächtigt, gegenüber der Possehl-Stiftung und der Europäischen Hansemuseum Lübeck gGmbH zu erklären, dass die Hansestadt Lübeck das Angebot der Possehl-Stiftung annimmt, dass diese auch die nächsten 15 Jahre den Betrieb des Europäischen Hansemuseums finanziert und im Gegenzug alleinige Gesellschafterin bleibt. Die Hansestadt Lübeck und die Kulturstiftung Hansestadt Lübeck verzichten für diesen Zeitraum (d.i. bis zum Ablauf des Jahres 2040) darauf, dass ihnen auf gesellschaftsrechtlicher Ebene Mitgestaltungsrechte eingeräumt werden.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit der Possehl-Stiftung die im Nießbrauchvertrag vom 27.01./13.03.2012 unabhängig von einer Beteiligung an der Europäischen Hansemuseum Lübeck gGmbH vorgesehenen Grundlagen zur Zusammenarbeit neu abzustimmen und in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung konkret und verbindlich zu regeln.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ☐ Ja

gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[X] Nein- Begründung: Die Belange von Kindern und Jugendliche sind von dem Beschluss nicht berührt.
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:

Ausgangslage:

Das Europäische Hansemuseum (EHM) bildet mit dem Museum und der verbundenen Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums (FGHO) die größte Institution, die sich mit dem Thema Hanse beschäftigt. Das EHM erforscht und bewahrt das immaterielle Kulturgut de Hanse in Deutschland und Europa und stellt damit auf wissenschaftlicher Basis die Vermittlung der Wirtschafts- und Kulturgeschichte der Hanse sicher. Es ist ein wichtiger Bildungs- und Lernort in der Hansestadt Lübeck, der die historische Bedeutung des Städtenetzwerkes lebendig hält und diese in den Kontext mit Fragestellungen in Verbindung mit dem Thema Hanse und Europa in der Gegenwart stellt.

Seit der Eröffnung des EHM vor nunmehr 10 Jahren hat sich das Museum erfolgreich entwickelt und konnte jüngst den millionsten Besucher begrüßen. Mit seiner außergewöhnlichen Dauerausstellung, dem Baudenkmal Burgkloster und den vielfältigen Sonderausstellungen und Veranstaltungen macht das Museum die Hanse für ein breites Publikum erlebbar und hat es innerhalb eines Jahrzehnts zu einem festen Bestandteil der europäischen Museumslandschaft entwickelt. Das EHM stärkt den Standort Lübeck und stellt eine bedeutende Bereicherung der Kulturlandschaft der Hansestadt Lübeck auch im Zusammenspiel mit den städtischen Museen und Bildungseinrichtungen dar.

Das Europäische Hansemuseum (EHM) ist auch ein Motor für die Lübecker Wirtschaft. So hat es in den zehn Jahren seit seiner Eröffnung eine kumulierte Wertschöpfung von 35,4 Millionen Euro in der Region erzeugt (ift Freizeit- und Tourismusberatung). Die Erhebung macht

deutlich, dass Kultur nicht nur identitätsstiftend ist, sondern auch einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellt. Rund 90 Prozent der Gäste des Hauses sind auswärtige Gäste, über 210.000 Tagesausflüge und mehr als 42.000 Übernachtungen sind direkt auf das EHM zurückzuführen. Alleinige Gesellschafterin der EHM ist aktuell die Possehl-Stiftung.

Für die Errichtung des Museums wurde der EHM eine Förderung in Höhe von 9,42 Mio. Euro aus dem »Zukunftsprogramm Wirtschaft« (EFRE-Mittel) bewilligt. Die Zweckbindung dieser Förderung ist auf die Dauer von 15 Jahren festgelegt. Gemäß Zuwendungsbescheid und den im Rahmen der Antragstellung und des Bewilligungsverfahrens abgegebenen Erklärungen ist die Possehl-Stiftung gegenüber dem Land u.a. verpflichtet,

- in den ersten 10 Jahren ab Eröffnung des Museums die Betriebsverluste auszugleichen, die sich nach Zahlung des städtischen Zuschusses für das Burgkloster in Höhe von 400.000 Euro ergeben;
- etwaige Rückzahlungsansprüche des Landes bei Nichteinhaltung der Mindestbetriebspflicht von 15 Jahren durch eine Bürgschaft von bis zu 3 Mio. Euro abzusichern;
- für die ersten 10 Jahre ab der Eröffnung mit mindestens 10 % Gesellschafterin der EHM zu bleiben.

Der Neubau des EHM wurde auf einem Grundstück der Hansestadt Lübeck (HL) errichtet, das zuvor mit Mitteln der Possehl-Stiftung durch die HL für die Errichtung des Museums erworben wurde. Die Überlassung des Grundstücks sowie des Burgklosterkomplexes (inkl. Beichthaus) ist in einem von der Bürgerschaft am 24.11.2011 beschlossenen und zwischen der HL und der EHM am 27.1./13.03.2012 geschlossenen Nießbrauchvertrag geregelt.

Neben der Nutzungsüberlassung als solcher werden in dem Nießbrauchvertrag auch die von der Bürgerschaft am 01.07.2010 (Drs. 620) beschlossenen Grundlagen der Zusammenarbeit weiter konkretisiert. Dazu gehört, dass die Hansestadt Lübeck mit einem Zuschuss i.H.v. max. 400.000 EUR jährlich das Betriebsergebnis ausgleicht (Kostenverlagerung aus der bisherigen Burgklosterfinanzierung) und dass der Kulturstiftung Beteiligungsrechte an der EHM durch die Übertragung von Gesellschaftsanteilen eingeräumt werden.

Unabhängig von der Beteiligungsform definiert der Vertrag folgende Punkte als Grundlage der Zusammenarbeit von HL und EHM:

- Gemeinsames Marketing wie Internetauftritt, Pressearbeit, Veranstaltungs-programme etc.
- Einheitliches Ticketsystem in allen Lübecker Museen
- Kostenloser Zugriff auf die Ausstellungsräume und die Technik im Obergeschoss des Burgklosters und im Beichthaus (z.B. 3 Ausstellungen pro Jahr sowie 2-3 Veranstaltungen im Monat)
- Teilnahme des EHM an der Museumsnacht und dem internationalen Museumstag.

Aktuelle Situation:

Im Jahr 2025 endet das 10. Betriebsjahr des Museums und damit die Verpflichtung der Possehl-Stiftung zum Ausgleich des Betriebskostendefizits. In weiteren fünf Jahren erlischt mit dem Ende der Zweckbindungsdauer auch die Bürgschaft der Possehl-Stiftung über die finanzielle Absicherung der Zweckbindung.

Mit Schreiben vom 14.10.2024 (Anlage 1) hat die Possehl-Stiftung gegenüber dem Bürgermeister nun ihre Bereitschaft erklärt, die Unterstützung der EHM über den Mindestförder-

zeitraum der insgesamt 15 Jahre hinaus für weitere 10 Jahre als Gesellschafterin fortzuführen – unter der Voraussetzung, dass die Gesellschaftersituation unverändert bleibt.

Die Hansestadt Lübeck begrüßt dieses Angebot, weil es die Kulturlandschaft in Lübeck nachhaltig stärkt weiterentwickelt. Auch aus wirtschaftlichen Gründen ist das Angebot der Possehl-Stiftung zu begrüßen: Unabhängig von den Fragen der Gesellschafterstruktur und der Zweckbindungsfrist bleibt die Pflicht der HL, einen jährlichen Betriebszuschuss von 400.000 Euro an die EHM zu zahlen, bestehen. Mit einer Übernahme von Mehrheitsanteilen an der EHM durch die Kulturstiftung und der Möglichkeit der Possehl-Stiftung, aus der Gesellschaft ganz auszusteigen, wäre zwischen den Gesellschaftern abzustimmen, wie mit den Verlusten der Gesellschaft umzugehen wäre. Dies kann dazu führen, dass auch die Kulturstiftung bzw. die Hansestadt Lübeck die Verluste der EHM (teilweise) ausgleichen müsste.

Zurzeit beläuft sich die jährliche Zuwendung der Possehl-Stiftung an die EHM für den Betrieb des Museums (ohne Sonderausstellungen) auf 3,75 Mio. Euro p.a. (2023, 2024). Dieser Zuschuss übertrifft inzwischen bei weitem die ursprünglichen Berechnungen des vor der Eröffnung des Museums aufgestellten Businessplans, der eine wesentliche Grundlage für die im Nießbrauchvertrag geregelte Beteiligung der Hansestadt Lübeck in Form einer Übertragung bzw. Übernahme von Mehrheitsanteilen an/durch die Kulturstiftung Hansestadt Lübeck darstellte. Nach damaligen Berechnungen hätte die Kulturstiftung als Hauptgesellschafterin das Risiko eines Betriebskostendefizits getragen, das gemäß 6-Jahres-Planung im Durchschnitt bei 416.526 Euro p.a. liegen sollte und somit dem Zuschuss für das Burgkloster entsprochen hätte.

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage sind die HL und die Kulturstiftung daher bereit, für weitere 10 Jahre nach Ende der Zweckbindungsfrist, d.h. bis zum Ablauf des Jahres 2040, auf die Übertragung von Gesellschaftsanteilen zu verzichten. Mit diesem Verzicht geht zugleich der Verzicht der Hansestadt Lübeck auf das Kündigungsrecht gemäß § 10 f) des Nießbrauchvertrags einher, d.h. der Verzicht auf das Recht, die Nutzungsüberlassung zu beenden, wenn die Gesellschafterin der EHM die vereinbarte Form der Beteiligung gemäß des Nießbrauchvertrags nicht gewährt.

Da durch die Beibehaltung des Status Quo die Museumslandschaft in Lübeck weiterhin durch ein Miteinander privatrechtlich und öffentlich geführter Einrichtungen geprägt ist, ist es der HL jedoch ein wichtiges Anliegen, die Zusammenarbeit zwischen dem Hansemuseum und der Kulturstiftung weiter zu verbessern. Bislang findet ein regelmäßiger Austausch und eine gelegentliche projektbezogene Zusammenarbeit, z.B. bei der Museumsnacht, zwischen dem Museumsverbund der LÜBECKER MUSEEN und dem Europäischen Hansemuseum statt. Die Kulturstiftung und EHM/Possehl-Stiftung sind daher übereingekommen, die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit dem Ziel einer Verstärkung der aktuellen Zusammenarbeit erneut gemeinsam abzustimmen und die Ergebnisse in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung festzuhalten, die die Regelungen des Nießbrauchvertrages weiter konkretisiert und an die aktuellen Rahmenbedingungen anpasst.

Anlagen:
Anlage 1: Schreiben_Possehl_EHM_14.10.24

Senatorin Monika Frank

POSSEHL Stiftung

Persönlich/Vertraulich
Herrn Jan Lindenau
Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
Breite Straße 62

23552 Lübeck

Lübeck, 14. Oktober 2024/[redacted]

Europäisches Hansemuseum gGmbH

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lindenau,

wir sind bereit, die Unterstützung der EHM gGmbH über den Mindestförderzeitraum hinaus für weitere 10 Jahre als Gesellschafterin fortzuführen. Dafür wäre unsererseits Voraussetzung, dass die Gesellschaftersituation der EHM gGmbH unverändert bleibt.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

POSSEHL-STIFTUNG Beckergrube 38-52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14689
öffentlich

Lübeck, 06.11.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Annahme einer Zuwendung der Ernst von Siemens Kunststiftung in Höhe von 270.000 Euro für die wissenschaftliche Erschließung der Sammlungen des St. Annen-Museums und der Kunsthalle St. Annen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.12.2025	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die von der Ernst von Siemens Kunststiftung angebotene Zuwendung in Höhe von 270.000 Euro für die wissenschaftliche Erschließung der Sammlungen des St. Annen-Museums und der Kunsthalle St. Annen 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 Belange von Kindern und Jugendlichen sind durch die Annahme der Zuwendung nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

- [X] Ja
- [ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐ Nein
☐ Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Mit Objekten vom Mittelalter bis in die Gegenwart bewahrt das Museumsquartier St. Annen einen Großteil des beweglichen Kulturerbes und der Kunstsammlungen der Hansestadt Lübeck. Das St. Annen-Museum ist überregional vor allem für seinen hochkarätigen Bestand an spätmittelalterlichen norddeutschen Schnitzretabeln bekannt. Die bedeutende Sammlung kunsthandwerklicher Schätze der Frühen Neuzeit spiegelt den materiellen Besitz der erfolgreichen und zu Wohlstand gekommenen Kaufmannschaft der Hansestadt Lübeck. Die Kunsthalle St. Annen beherbergt eine bedeutende Sammlung internationaler Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts.

Die gegenwärtigen Depotbedingungen für diese Sammlungen sind desolat: Sie lagern auf unterschiedlichen, größtenteils überfüllten Flächen unter zum Teil katastrophalen konservatorischen Bedingungen und sind für Forschung und Allgemeinheit nicht frei zugänglich. Für den gesamten Gebäudekomplex des Museumsquartiers besteht ein dringender Sanierungsbedarf, der in den vergangenen Jahren mithilfe einer umfassenden Machbarkeitsstudie ermittelt und über den die Fachausschüsse informiert wurden (VO/2025/14402 und VO/2025/14340). Da große Flächen des Museumsquartiers aus Gründen des Brandschutzes, des Denkmalschutzes und der statischen Tragfähigkeit langfristig nicht mehr mit Lager- oder Funktionsflächen belegt werden dürfen, gilt es, die dauerhafte Auslagerung der Sammlungen aus dem Gebäude vorzubereiten.

Hierzu sollen im Rahmen eines zweijährigen Forschungsprojektes wesentliche Bestände der Kunstsammlungen systematisch erfasst und wissenschaftlich erforscht werden; zum Teil sind konservatorische und restauratorische Maßnahmen voranzustellen. Die digitale Erfassung des Sammlungsguts soll die Bestände künftig auch für die Forschung verfügbar und über die geplante »Online Collection« einem breiten Publikum zugänglich machen.

Die Zuwendung der Ernst von Siemens Kunststiftung leistet zur Finanzierung dieses Forschungsprojektes den maßgeblichen Beitrag. Mit der Spende über 270.000 Euro erreicht die Spendensumme der Ernst-von Siemens-Kunststiftung im Jahr 2025 einen Gesamtwert von 370.000 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist der Hauptausschuss nach der am 21.03.2013 von der Bürgerschaft beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 270.000 Euro zuständig.

Anlagen:
Keine

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14728
öffentlich

Lübeck, 01.12.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Frank Schröder (E-Mail: frank.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-5206)

Teilnahme am Bundesförderprogramm "Sanierung kommunaler Sportstätten" mit dem Projekt "Sport- und Bürgerpark Neuhof".

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.12.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1. Der Bürgermeister wird ermächtigt, am Interessenbekundungsverfahren des Bundesförderprogramms „Sanierung kommunaler Sportstätten“ mit dem Projekt „Sport- und Bürgerpark Neuhof“ teilzunehmen.

2. Die Abgabe der Interessensbekundung gemäß Beschlussvorschlag 1 wird der Bürgerschaft in der nächsten Sitzung zur beschlussfassenden Bestätigung vorgelegt.

3. Im Falle einer positiven Berücksichtigung des Projektes ist dem Fördermittelgeber im Rahmen des formalen Antragsverfahrens im Frühjahr 2026 ein Beschluss der Bürgerschaft zur Gesamtfinanzierung einschließlich der Finanzierung des Eigenanteils vorzulegen.

4. Der Bürgermeister wird hierbei die haushaltsmäßige Ordnung darstellen, und Drittmittel zur Sicherstellung des Eigenanteils einwerben. Sollte die finanzielle Sicherstellung des Eigenanteils nicht gelingen, ist die Interessensbekundung zurückzuziehen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.651 – Gebäudemanagement	Zustimmung
5.660 – Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung

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

[x] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Ist bereits im Vorfeld im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Sport- und Bürgerpark Neuhof“ erfolgt.

Die Maßnahme ist:	x	neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Siehe Begründung)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	x	Ja – Begründung:
		U.a. energetische Verbesserung durch Abriss/ Ersatzneubau Umkleidegebäude Neuhof
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Die Dringlichkeit ergibt sich aus Ziffer 1.4 der Zuständigkeitsordnung sowie dem sehr kurzfristig veröffentlichten Förderaufruf und den dort gesetzten Fristen zur Antragsstellung.
Da es sich um ein neues Projekt außerhalb der Haushaltsplanung handelt, ist gem. Ziffer 1.4 der Zuständigkeitsordnung und Ziffer 8 des Haushaltsbegleitbeschlusses von CDU, BÜ90/DIE GRÜNEN, FDP (VO/2025/14306-01-01) ein Beschluss der Gremien erforderlich.
Neue Projekte und Förderungen können im laufenden Haushaltsjahr nur begonnen werden, wenn im betroffenen Fachbereich entsprechende Einsparungen in gleicher Höhe erzielt werden. Hierüber ist dem zuständigen Ausschuss sowie dem Hauptausschuss zu berichten.
Die Fachausschüsse Bau sowie Schule und Sport konnten aufgrund der Dringlichkeit in der Beratungsfolge nicht berücksichtigt werden, sind aber mit dem Projekt in der Vergangenheit befasst gewesen.

Allgemeine Inhalte und Voraussetzungen des Förderprogramms:

<u>Förderfähige Maßnahmen:</u>
Gefördert wird die Sanierung von gedeckten und ungedeckten Sportstätten, im Ausnahmefall auch der Ersatzneubau von gedeckten Sportstätten.

<u>Zeitplan:</u>
Einreichung einer Projektskizze für ein Interessenbekundungsverfahren bis 15.01.2026 mit Kostenschätzung, im Idealfall bereits bis Leistungsphase 3.
Nachreichung eines Bürgerschaftsbeschlusses zur Bestätigung der Teilnahme am Interessenbekundungsverfahren bis spätestens 31.01.2026. Ein Beschluss über den Nachweis der Eigenmittel muss erst bei einer positiven Projektauswahl im Rahmen eines späteren Antragsverfahrens im Frühjahr 2026 beim Fördermittelgeber eingereicht werden. Als notleidende Kommune (bereits geklärt, den entsprechenden Nachweis würde die Kommunalaufsicht der Hansestadt Lübeck für 2026 bestätigen) könnte die Hansestadt Lübeck 75 % der Ge-

samtkosten, max. 8 Mio. EUR, als Förderung erhalten. Der Eigenanteil der Kommune beträgt in diesem Fall 25 %, wobei dieser gemäß Förderrichtlinie um weitere 15 % durch Mittel unbeteiligter Dritter (Landesmittel, Spenden) auf 10 % reduziert werden kann, die aus dem städtischen Haushalt zur Verfügung zu stellen sind.

Sport- und Bürgerpark Neuhof:

Aus Sicht der Verwaltung ist das Projekt momentan das einzige Vorhaben in der Hansestadt Lübeck, welches aufgrund der zeitlichen Vorgaben die Voraussetzungen für eine Antragstellung erfüllt. Bereits im Jahr 2020 wurde auf Betreiben des ansässigen Sportvereins SV Eintracht Lübeck und mit *Mitteln der Possehl-Stiftung* eine umfangreiche Machbarkeitsstudie für die Sanierung erstellt. Ziel: Umbau der städtischen Sportanlage zu einem modernen Sport- und Bürgerpark (Vorbild: Sportzentrum Falkenwiese). Die Sportanlage Neuhof befindet sich aktuell, mit Ausnahme des vereinseigenen Kunstrasenplatzes, in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand, welchen vor allem auch die benachbarten Schulen Gotthard-Kühl-Schule und Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium seit Jahren immer wieder bemängeln.

Details des geplanten Umbaus (siehe hierzu auch die Anlagen 1 und 2):

- 1. BA:
  Sanierung der abgängigen Grand C-Kampfbahn (u.a. Bau einer Kunststoff-Laufbahn mit 4 x 400 m u. 6 x 100 m sowie Sanierung Rasenspielfeld inkl. Nebenflächen).

- 2. BA:
  Sanierung der inneren Versorgungsstraße und der Parkplatz-Anlage (inkl. Ladestationen für E-Autos und E-Fahrräder), Sanierung der Entwässerungsanlagen mit dem Schwerpunkt der Speicherung/Versickerung, Errichtung eines neuen Beachvolleyballfeldes, einer Boule-Anlage, eines Workout-Bereiches sowie Schaffung einer neuen Erholungs-Grünfläche mit Bäumen (Größe ca. 960 m)

- 3. BA:
  Bau einer Freilufthalle, eines freien Kindersport- und Bewegungsraums, einer Calisthenics-Anlage sowie eines BMX-Parkours mit Gras-/Erdhügeln

- 4. BA:
  Abriss und Neubau des Umkleidegebäudes mit dem Standard Effizienz 40 (u.a. Photovoltaik-Anlage, Regenwasser-Speicherung, Barrierefreiheit) an einem neuen zentralen Standort auf der Anlage.
  Hinweis: Dieser 4. BA mit dem Ersatzneubau Umkleidegebäude (Kosten 1.8 – 2.0 Mio. EUR) würde in den nächsten 2- 3 Jahren ohnehin in den Fokus rücken. Eine Sperrung des Gebäudes aus verkehrssicherungsrechtlichen Gründen ist sehr wahrscheinlich, der Neubau oder die Stellung von Containern von daher wohl sowieso kaum vermeidbar.

Das gesamte Projekt wurde auch als Starterprojekt in den Sportentwicklungsplan 2021 aufgenommen, weil es im Stadtteil St-Lorenz einen erheblichen Nachholbedarf an Freizeit- und Bewegungsflächen gibt. Eine Umsetzung scheiterte aber bisher stets an den hohen Kosten.

Finanzierung:

Bei aktuell grob geschätzten Kosten von 5.950.000 EUR brutto (netto + 9,5 % aufgrund Vorsteuerabzugsberechtigung von 50 % beim BgA Sportstätten) würde die Bundesförderung 4.462.500 EUR betragen. Der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck liegt somit bei 1.487.500 EUR, welcher durch Mittel unbeteiligter Dritter (z.B. Spenden, Land oder sonstiger Zuwendungen Dritter) um max. 892.500 EUR bis auf 595.000 EUR reduziert werden könnte.
Der Eigenanteil von mindestens 595.000 EUR wäre in der aktuellen Finanzplanung unter Darstellung der Kompensation gemäß Haushaltsbegleitbeschluss an anderer Stelle im

Fachbereich und in der Mittelfristplanung zu berücksichtigen. Der Eigenanteil kann in Teilen auch konsumtiv für Rückbau- und Abrissarbeiten dargestellt werden.

Zur Sicherstellung des Eigenanteils werden zeitnah durch die Verwaltung Gespräche mit potenziellen Spender:innen und Zuwendungsgeber:innen aufgenommen und ggf. Anträge gestellt.

Risiken:

Die angegebenen Kosten basieren auf einer grob geschätzten Hochrechnung der Zahlen aus der Machbarkeitsstudie 2020. Aufgrund der sehr kurzen Frist konnten aktualisierte Zahlen bisher nicht ermittelt werden. Evtl. Kostensteigerungen, die sich auf den städtischen Eigenanteil auswirken und zu Anpassungen im Haushaltsjahr 2026 sowie ggf. in der Finanzplanung 2027/2028 führen können, können somit nicht ausgeschlossen werden, so dass andere Projekte im Rahmen der Priorisierung der Haushaltsmittel ggfls. zurückgestellt bzw. gestrichen werden müssen. Offen ist zudem, ob es gelingen wird, die 25 % Eigenanteil durch die Einwerbung von Mitteln unbeteiligter Dritter auf den max. möglichen Minimalanteil von 10 % zu senken.

Die personellen Ressourcen zur Projektsteuerung müssen von den beteiligten Bereichen zur Verfügung stehen.

Für den Fall, dass der Eigenanteil finanziell nicht sichergestellt werden kann, wird die Interessensbekundung zurückgezogen.

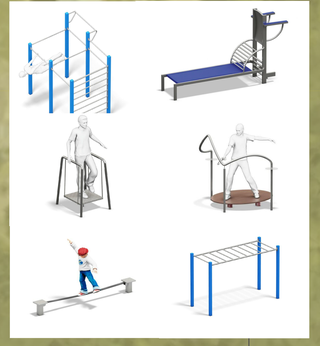
Anlagen:
Anlage 1: Gesamtplanungen Umbau Neuhof
Anlage 2: Grundriss neues Umkleidegebäude Neuhof

Senatorin Monika Frank

SCHULSTANDORT INKL. ERWEITERUNG

TOP 5.3

Beispiel Geräteauswahl für Calisthenicsanlage



BAUABSCHNITT 3

FREILUFTHALLE

BAUABSCHNITT 3

BAUABSCHNITT 1

SPIELFELD 1
NATURRASEN
NETTO 105,0 x 68,0 m
= 7.140,00 m²
BRUTTO = 7.880,0 m²

SEGMENT NORDWEST
KUNSTSTOFFBELAG
2 x Volleyball
Hochsprung
Speerwurf Training

Segment Südost
KUNSTSTOFFBELAG
Basketball
Weitsprung
Speerwurf Wettkampf

REKO KAMPFBAHN TYP C

4 x Laufbahn 400 m
6 x Sprint 100 m
Kunststoffbelag

alternativ
2. Weitsprunganlage

4 Stellfl. Personal

6 Stellfl. Behinderte

FUNKTIONS-GEBÄUDE
1 Wohn- u. 2 Büroräume

KUNSTSTOFF - RASENPLATZ
B E S T A N D
INKL. UMGANGSWEG

ERNEUERUNG INNERE VERSORGUNGSSTRAßE

BAUABSCHNITT 1

BAUABSCHNITT 2

VEREINSHEIM
MIT MALTE-HKT-NUTZUNG
NEUBAU, ca. 13,5 x 27,0 m

WORKOUT-BEREICH
"Fitness für Menschen mit und ohne Handicap"
Fläche = ca. 750 m²

2 x BEACH-VOLLEYBALL
à NETTO 8,0 x 16,0 m
à BRUTTO 13,0 x 22,0 m
Ges. = 616,00 m² Brutto

AUFENTHALTS-BEREICH
MIT BÄNKEN

2 x BOULE
4,5,0 x 22,0 m
Ges. = 220,00 m² Br.

adäquate Grünfläche
Fläche = 960,00 m²

VEREINSHEIM
RÜCKBAU (ca. 310,00 m²)

ERWEITERUNG PARKSTELLFLÄCHEN
64 Stellflächen

BMX-PARKOUR
GRÜNFLÄCHE MIT HÜGELN
Fläche = ca. 1.500,00 m²

ÖFFENTL. FREIZEITRAUM UND (FITNESS-) PARKANLAGE
MIT CALISTHENICSSPORTGERÄTEN
Fläche = ca. 375,00 m²

KINDERSPORT UND BEWEGUNG
Fläche ca. 633,00 m²

Weg mit wassergebundener Wegedecke

BAUABSCHNITT 1

BAUABSCHNITT 1

Anmerkung:

Nach dem Abbruch des alten Vereinsheims wird an dieser Stelle eine adäquate Grünfläche geschaffen gem. Auflage Stadtplanung und Bauordnung.

Grundfläche Bestandsgebäude ca. 310,00 m²
Grünfläche neu ca. 960,00 m²

Die Parkstellflächen werden mit Ökopflaster ausgeführt und erhalten eine Begrünung.

LEGENDE

- Grenze Bauabschnitt 1
- Grenze Bauabschnitt 2
- Grenze Bauabschnitt 3

- Bereich Schule
- Naturrasen: Großspielfeld Kampfbahn 7.880,00 m²
- Kunststoffbelag: Laufbahn u. Segmente 6.022,50 m²
- Tennenbelag: Aufprallfläche Kugelstoßen ca. 572,00 m²
- Sandflächen: Volleyball ca. 616,00 m²
- Boule ca. 220,00 m²
- Öffentl. Freizeitraum ca. 2.737,00 m², Kindersport und Bewegung ca. 633,00 m²
- Betonpflaster
- Betonpflaster, Parkstellflächen
- wassergebundene Wegedecke ca. 534,00 m²

MACHBARKEITSSTUDIE

Plandarstellung / Planausschnitt

INDEX	DATUM	ÄNDERUNG	BEAR.
00	27.04.20	Erstauslieferung	MRi

BAUVORHABEN
Sport- und Bürgerpark Neuhof

BAUORT
Ziegelstraße 122a
23556 Lübeck

PLANINHALT
Übersichtsplan Bauabschnitt 1-3

MASSTAB
1:500

BAUHERR
SV Eintracht Lübeck 04 e.V.
Ziegelstraße 122a
23556 Lübeck

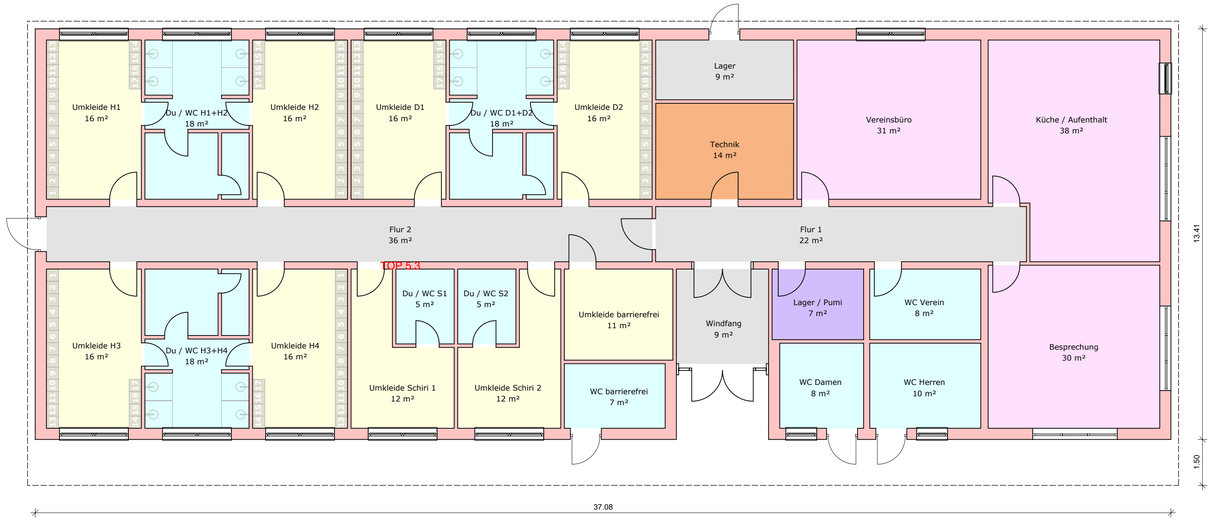
UNTERSCHRIFT

PLANUNG
RICHTER Sportstättenkonzepte GmbH
Mühlenstraße 3 · 67629 Imsbach
Tel.: +49 36601 356784
Fax: +49 36601 356784-50
info@sportstaettenkonzepte.de
www.sportstaettenkonzepte.de

UNTERSCHRIFT

PROJEKTNR.	FORMAT	ERSTELLT	DATUM	PLAN-NR.
15.006	470x1189	MRi	27.04.2020	FM_002.1_00

Grundriss EG:



Ansicht Südost:

Übersicht Nettogrundfläche:

Bezeichnung	Funktion	Bereich	Nutzungsart	NRF [m ²]
Erdgeschoss				
01	Umkleide H1	R	NUF	16,120
01.1	Du / WC H1+H2	R	NUF	17,681
02	Umkleide H2	R	NUF	16,120
03	Umkleide D1	R	NUF	16,120
03.1	Du / WC D1+D2	R	NUF	17,680
04	Umkleide D2	R	NUF	16,120
05	Umkleide H3	R	NUF	16,120
05.1	Du / WC H3+H4	R	NUF	17,680
06	Umkleide H4	R	NUF	16,120
07	Umkleide Schiri 1	R	NUF	12,347
07.1	Du / WC S1	R	NUF	4,651
08	Umkleide Schiri 2	R	NUF	12,340
08.1	Du / WC S2	R	NUF	4,645
09	Umkleide barrierefrei	R	NUF	10,541
14	WC barrierefrei	R	NUF	7,480
15	WC Damen	R	NUF	7,610
16	WC Herren	R	NUF	10,077
17	WC Verein	R	NUF	8,359
18	Lager / Pumi	R	NUF	6,889
19	Besprechung	R	NUF	29,834
20	Küche / Aufenthalt	R	NUF	37,949
21	Vereinsbüro	R	NUF	31,200
23	Lager	R	NUF	8,781
22	Technik	R	TF	14,101
10	Flur 2	R	VF	35,595
11	Flur 1	R	VF	21,791
12	Windfang	R	VF	9,299
Gesamtsumme				**423,250**

	Nutzungsart			
	NUF	TF	VF	Gesamt
NRF [m ²]	342,464	14,101	66,685	**423,250**

Übersicht Bruttogrundfläche:

Geschoss	Bezeichnung / Funktion	Nr	Abmessungen	Faktor	BGF - R [m²]	BGF - S [m²]	LGF [m²]
Erdgeschoss							
		1	3.010*2.141	1		6,443	
			Summe			6,443	
		1	13.470*13.166	1	177,347		
		2	23.972*11.329	1	271,585		
		3	20.962*2.141	1	44,869		
			Summe		493,801		
Gesamtsumme					**493,801**	**6,443**	

	Bereich		
	R	S	gesamt
"BGF [m ²]"	493,801	6,443	**500,244**
LGF [m ²]	"Luftgrundfläche, nicht zu BGF gehörig"		0,000

Funktionen

- Verkehrsfläche
- Umkleide
- Sanitär
- Technik
- Büro
- Lager

LPH 2 - VORPLANUNG

Plandarstellung / Planausschnitt

INDEX	DATUM	ÄNDERUNG	
00	21.09.22	Erstauslieferung	ABo

BAUVORHABEN	BAUORT
Sport- und Bürgerpark Neuhof **Neubau Umkleide- und Vereinsgebäude**	Ziegelstraße 122a 23556 Lübeck
PLANINHALT	MAßSTAB
Grundriss EG / Ansicht SO	**1:100**

BAUHERR

SV Eintracht Lübeck 04 e.V.
Ziegelstraße 122a
23556 Lübeck

UNTERSCHRIFT

PLANUNG

RICHTER Sportstättenkonzepte GmbH
Bachgasse 3 - 07629 Hermsdorf
Tel.: +49 36601 554784-0
Fax.: +49 36601 554784-50
info@sportstaettenkonzepte.de
www.sportstaettenkonzepte.de

UNTERSCHRIFT

PROJEKTNR.	FORMAT	ERSTELLT	DATUM	PLAN-NR.
15.006	420x841	ABo	21.09.2022	**GV_100_00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14628
öffentlich

Lübeck, 06.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Wohnungsmarktstrategie Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
02.12.2025	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.01.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Wohnungsmarktstrategie mit den in der Begründung aufgeführten Maßnahmen. Der Prozess zur Wohnungsmarktstrategie soll fortgeführt werden.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmend
2.500 Soziale Sicherung	Zustimmend
Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH	Zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht in besonderem Maße 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:

Mit dem Antrag VO/2022/11481 wurde durch die Lübecker Bürgerschaft beschlossen, dass das Wohnungsmarktkonzept von 2012 fortgeschrieben bzw. neu aufgestellt werden sollte. Im Antrag wurde dabei aufgeführt, mit welchen Inhalten sich dabei im Besonderen auseinandergesetzt werden soll. Da diese Inhalte in Teilen jedoch bereits regelmäßig im Wohnungsmarktbericht bearbeitet werden, wurde auf einem Workshop mit der Politik am 27.02.2023 festgelegt, dass im Rahmen einer Veranstaltungsreihe eruiert werden soll, welche Schwerpunkte bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung zum Wohnungsmarkt gesetzt wird. Daraus ist abzuleiten, ob und in welcher Form ein neues Wohnungsmarktkonzept erforderlich ist.

Die Veranstaltungsreihe gliederte sich in insgesamt 3 Workshoptermine, die jeweils unter einem anderen Motto standen. Zunächst sollte in Erfahrung gebracht werden, wo Handlungserfordernisse gesehen werden. Darauf aufbauend wurden Ziele für die wichtigsten Handlungsfelder definiert. Dort, wo die Hansestadt Lübeck Einfluss nehmen kann, wurden im letzten Schritt Maßnahmen entwickelt, mit denen die Ziele erreicht werden können. Eine ausführliche Dokumentation des Prozesses ist dem Anhang zu entnehmen.

Aufgabe des Gesamtprozesses war es somit, aus einem breiten Themen- und möglichen Maßnahmenspektrum diejenigen zu identifizieren, die entsprechend der übergeordneten Zielsetzungen umgesetzt werden sollen.

<u>Übergeordnete Zielsetzungen:</u>

1. Bereitstellung von ausreichend Wohnraum
2. Schaffung von bezahlbaren Wohnraum
3. Wohnraum für alle Bedarfsgruppen ermöglichen
4. Handlungsfähigkeit der Stadt erhöhen
5. Effizient mit den verfügbaren Flächen umgehen
6. Attraktive Wohnquartiere entwickeln

Die aufgeführten Maßnahmen in der Tabelle stellen letztlich die Essenz des Prozesses dar. Im Folgenden wird hergeleitet, wie und warum Maßnahmen ausgewählt wurden. In der Tabelle sind die Maßnahmen enthalten, die gemäß Endbericht in die engere Wahl gekommen sind.

Maßnahme	Prio	Kommentierung Verwaltung
1. Vergünstigte Vergabe von städtischen Grundstücken	hoch	Die Stadt ist gemäß der Gemeindeordnung verpflichtet, Grundstücke zum vollen Wert zu veräußern. Daher ist eine Abgabe zu einem unter dem Verkehrswert liegenden Preis nicht zulässig. Bei der aktuell laufenden Vermarktung des Baugebietes Schlutuper Straße/Lauerhofer Feld werden daher die Grundstücke nicht im Höchstgebotsverfahren, sondern zum Festpreis in der Höhe des Bodenrichtwertes angeboten. Eine weitergehende Beschlussfassung ist nicht erforderlich bzw. ist rechtlich nicht umsetzbar.
2. Aufstellung einer Zweckentfremdungssatzung	hoch	Ein Satzungsentwurf wurde bereits seitens der Verwaltung vorgelegt und bildet die Grundlage für die weiterführende politische Beratung und Überarbeitung.
3. Kommunalen Flächenankauf weiterführen	hoch	Mit dem Grundlagenbeschluss für den Flächennutzungsplan wurde der kommunale Flächenerwerb bereits beschlossen. Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und dem daraus resultierenden Nutzungsdruck besteht aktuell nur eine geringe Verkaufsbereitschaft seitens der Flächeneigentümer:innen. Der kommunale Flächenerwerb ist jedoch als langfristiges Projekt angelegt und wird fortgeführt. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4. Regelstandard „Erleichtertes Bauen“ als Pilotprojekt anwenden	hoch	Durch die Anwendung des Regelstandards „Erleichtertes Bauen“ können die Kosten für den Wohnungsneubau reduziert werden. Der Standard wird gerade umfangreich erprobt, da Fördermittel aus der sozialen Wohnraumförderung SH an die Bedingung geknüpft werden, dass die geplanten Vorhaben diesem entsprechen. Bauliche Elemente die vom Regelstandard abweichen, wie z.B. Gründächer oder Tiefgaragen können nicht gefördert werden, wenn sie nicht aus zwingenden städtebaulichen Gründen erforderlich sind. Vor dem Beginn von Bauleitplanverfahren sollte systematisch geprüft werden, ob die Standortbedingungen vorliegen, so dass der Regelstandard auch im konventionellen Wohnungsbau ohne Förderung zum Einsatz kommen kann.
5. Zweite-Reihe-Bebauung für Einfamilienhäuser ermöglichen	hoch	Bebauungspläne aufzustellen, um eine Zweite-Reihe-Bebauung zu ermöglichen, wurde in der Vergangenheit in Lübeck bereits mehrfach praktiziert. Es wird empfohlen, dies weiterzuführen und aktiv weitere in Frage kommende Standorte zu identifizieren und dort Planungsrecht zu schaffen (siehe auch „Leitbild +1“).
6. Erarbeitung „Leitbild +1“	hoch	Das „Leitbild +1“ – als Ausdruck der grundsätzlichen Bereitschaft, ein bis zwei zusätzliche Geschosse zu ermöglichen – wird vom Grundsatz her befürwortet. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass bei B-Plan-Verfahren der letzten Jahre die Höhenentwicklung der Gebäude bereits stark ausgereizt wurde. In bestehenden Baugebieten lässt sich das Leitbild seit Juni 2021 in vielen Fällen über die erweiterten Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 31 Abs.3 BauGB realisieren (aktuell befristet bis Ende 2026) und künftig vermutlich auch im unbeplanten Innenbereich durch die geplante Erweiterung des § 34 Abs.3b BauGB umsetzen. Die pauschale Anwendung eines Leitbildes ist

		jedoch für bestimmte Bestands-Quartiere wie Einfamilienhaus-Gebiete oder städtebaulich sensiblen Ortslagen kritisch zu sehen, da dies ein hohes Konfliktpotenzial birgt. Es wird daher empfohlen, kein allgemeingültiges Leitbild für den gesamten Stadtraum zu formulieren, sondern Räume im Stadtraum bspw. in Verbindung mit Gebäudetypen zu definieren, die städtebaulich verträgliche Möglichkeiten für Verdichtungen aufweisen. Mit Hilfe einer zu erarbeitenden Potenzialkarte wird dann definiert, ob es sich um einen Bereich für höheres Bauen/Aufstockung und/oder für Nachverdichtung (z.B. Zweite-Reihe-Bebauung) handelt.
7. Neuaufstellung Flächennutzungsplan beschleunigen	hoch	Der Flächennutzungsplan befindet sich in der Bearbeitung. Die Beauftragung zur Durchführung des förmlichen Verfahrens und der Umweltprüfung ist Anfang 2025 erfolgt. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
8. Barrierefrei Bauen	hoch	Nach den Vorgaben der LBO SH müssen in neuen Gebäuden mit mehr als 2 Wohnungen in mindestens einem der Geschosse die Wohnungen barrierefrei umgesetzt werden. Diese barrierefreien Wohnungen können im Erdgeschoss nachgewiesen werden, damit aus Kostengründen auf einen Fahrstuhl verzichtet werden kann. Die Wohnungen in den Obergeschossen werden dann üblicherweise barrierearm umgesetzt, da zumindest im Geschosswohnungsbau die Wohnungsgrundrisse in den Obergeschossen und im Erdgeschoss weitestgehend identisch sind. Um auch die Wohnungen in den Obergeschossen barrierefrei umzusetzen ist der Einbau eines Fahrstuhls erforderlich, der oftmals erst ab fünf Geschossen wirtschaftlich umsetzbar ist. Die Verwaltung wirkt darauf hin, dass im Geschosswohnungsbau auch in den weiteren Geschossen möglichst viele Wohnungen barrierefrei und, wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist, zumindest barrierearm umgesetzt werden. Aufzugsschächte oder sonstige Vorrichtungen, die den nachträglichen Einbau von Fahrstühlen ermöglichen, sollten zumindest mitgedacht werden. Einen direkten Einfluss hat die HL bei Wohnbauvorhaben die auf Flächen im städtischen Eigentum entstehen und bei Wohnbauvorhaben der städtischen Tochtergesellschaft TRAVE mbH.
9. Erbbaurechte verbleiben bei der HL	mittel	Um das Ziel einer sozial gerechten Bodennutzung und Sicherung von bezahlbarem Wohnraum zu erreichen, hat die Stadt Lübeck das Instrument des Erbbaurechts hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit bereits mehrfach angepasst (VO/2021/10473-01). Mit der Anpassung des Erbbauzins und der Entschädigung in voller Höhe des Gebäudewerts nach Ablauf des Erbbaurechts soll das Angebot an Erbbaurechtsgrundstücken wieder attraktiver werden. Die wirtschaftlichen Anreize in den Geschosswohnungsbau auf den stadteigenen Bauflächen sowie die Aufhebung des Ankaufrechts bei Mehrfamilienhäusern mit mehr als 6 WE

		(VO/2021/10473-1) ermöglicht der Stadt langfristig den Mietwohnungsbestand zu sichern und auch in Zukunft günstigen Wohnraum zu schaffen.
10. Drittel-Mix umsetzen	mittel	Um sozial gemischte Wohnquartiere zu entwickeln, soll beim Wohnungsbau ein Drittel der neu gebauten Wohnungen als öffentlich geförderter Mietwohnungsbau, ein weiteres Drittel als freifinanzierter Mietwohnungsbau und ein Drittel als Wohneigentum entstehen. Damit soll der Mangel an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt reduziert und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verschiedenen Wohnformen erreicht werden. Im Rahmen von Bauleitplanverfahren für den Geschosswohnungsbau wird über städtebauliche Verträge der Mix an verschiedenen Wohnformen abschließend festgelegt. Die Bürgerschaft hat beschlossen, dass mindestens ein Drittel aller Wohnungen als geförderter Wohnraum errichtet wird (VO/2016/03379). Die Anteile an Miet- und Eigentumswohnungen werden jedoch im Einzelfall festgelegt, um die spezifischen wirtschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Projektes berücksichtigen zu können. Die Maßnahme wird vom Grundsatz her befürwortet, aber der Drittel-Mix sollte nur als grober Orientierungsrahmen für die Projektentwicklung herangezogen werden, um weiterhin dem Einzelfall besser Rechnung tragen können. Es ist kein zusätzlicher Beschluss erforderlich.
11. Anwendung typisierter Bauformen	mittel	Die Maßnahme wird befürwortet, da der Einsatz typisierter Bauformen die Baukosten senken kann. Bei einer typenbasierten Bauweise werden ein oder auch mehrere standardisierte, wiederholbare Gebäudetypen eingesetzt, bei dem ähnliche Grundrisse verwendet werden können. Der Einsatz typisierter Bauformen sollte, wenn es die städtebaulichen Rahmenbedingungen zulassen, als Vorgabe für städtebauliche Entwürfe einfließen, und in Abhängigkeit vom konkreten Projekt auch modulare oder auch serielle Bauweisen umfassen. Im Rahmen von Bauleitplanverfahren für Wohnbauprojekte ist zu prüfen, ob die Festsetzungen des B-Plans die Umsetzung von typisierter Bauformen ermöglichen.
12. Hohen Anteil von kleinen Wohnungen umsetzen	mittel	Aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes und des hohen Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum liegt der Fokus der Baurechtsschaffung auf dem Geschosswohnungsbau. Die Erhöhung des Anteils kleiner Wohnungen wird seitens der Hansestadt Lübeck aufgrund des Trends zur Singularisierung und der demographischen Entwicklung der Bevölkerung bereits seit vielen Jahren angestrebt. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
13. Quartierskonzepte zur Nachverdichtung und Aufstockung	mittel	Aus planerischer Sicht können Quartierskonzepte eine Grundlage für erfolgreiche Nachverdichtung darstellen. Es wird empfohlen, zunächst die oben genannte Potenzialkarte zu erarbeiten. Daraus lassen sich bei Bedarf kleinräumige Konzepte entwickeln.
14. Überbauung ebenerdiger Parkplatzanlagen für	niedrig	Grundsätzlich ist dieser Ansatz zur effizienteren Ausnutzung von Flächen zu begrüßen. Es wird jedoch

Wohnen		hinterfragt, inwiefern die Verwaltung diesen Ansatz selbst vorantreiben kann. Städtische Parkplätze, die dafür in Frage kämen, sind der Verwaltung derzeit nicht bekannt. Sollten private Initiativen hierzu bestehen, so werden diese begrüßt und unterstützt. Grundsätzlich kann die Schließung von Parkplätzen zu Verlagerungen in den öffentlichen Raum führen, deren Auswirkungen im Einzelfall zu bewerten sind. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
15. Bedarfsermittlung für spezifische Bedarfsgruppen	niedrig	Die Maßnahme wird befürwortet. In der Hansestadt Lübeck wird in regelmäßigen Abständen im Rahmen der Wohnungsmarktberichterstattung der Gesamtbedarf an zusätzlichem Wohnraum ermittelt. Es fehlen jedoch teilw. Bedarfsermittlungen für spezielle Bedarfsgruppen, wie bspw. Student:innen oder „Wohnen im Alter“. Zudem sollte der spezifische Bedarf in der Hansestadt Lübeck nach geförderten Wohnraum begutachtet werden. Unabhängig von der Bedarfsermittlung ist ein Mangel an entsprechenden Wohnraumangebot erkennbar, weswegen entsprechende Vorhaben seitens der Verwaltung nach Kräften aktiv begleitet werden.
16. Kooperationen für das Beschäftigtenwohnen initiieren	niedrig	Die Maßnahme wird grundsätzlich befürwortet. Unklar ist derzeit allerdings, wie groß die Resonanz und Offenheit seitens der Unternehmen hier ausfällt. Dies müsste zunächst sondiert werden. Der Kontakt zu den Unternehmen sollte über bereits bestehende Kooperationen mit Unternehmensverbänden (bspw. Regionalmanagement Hansebelt) hergestellt werden.
17. Netzwerkplattformen für Interessierte an "alternativen" Wohnformen und Wohnungstausch	niedrig	Aus Sicht der Verwaltung besteht hier ein relativ großes Ungleichgewicht zwischen Aufwand und potenziellem Ertrag. Theoretisch könnte die Verwaltung hier eine Vermittlerrolle einnehmen. Dies wäre aber nur mit zusätzlichen personellen Ressourcen leistbar und wird daher nicht empfohlen. Dies wird bereits in einem Zwischenbricht zu einem entsprechenden Bürgerschaftsauftrag festgehalten. Derzeit wird eine Alternativenprüfung erarbeitet und der Politik als Vorschlag vorgelegt. Dabei wird es darum gehen, bestehende Angebote und Plattformen zu nutzen und diese für Interessierte zu vernetzen.
18. Anwendung spezieller Wohnformen im Einzelfall (z. B. Tiny Houses)	niedrig	Aus Sicht der Verwaltung spricht nichts gegen ein Angebot spezieller Wohnformen wie bspw. Tiny Houses. Derzeit liegt der Fokus aber auf Planverfahren, die einen spürbaren Beitrag zur Entspannung des Wohnungsmarktes leisten. Ein aktives Voranbringen solcher Wohnkonzepte wird daher derzeit nicht als prioritär angesehen.
19. Stärkere Berücksichtigung von Gemeinschaftsflächen in Wohnbauprojekten	niedrig	Die Maßnahme wird befürwortet.
20. Umnutzung von leerstehenden gewerblichen Obergeschossen in der Innenstadt	niedrig	Aus Sicht der Verwaltung stellt sich die Frage, welchen aktiven Part die Hansestadt hier beim Marktgeschehen einnehmen kann. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Eigentümer:innen ein starkes Interesse am Abbau von Leerständen haben. Wenn dazu die Umwandlung von Gewerbe in Wohnraum

		erforderlich ist, wird die Verwaltung die Umwandlung „konstruktiv begleiten“ und dort wo es rechtlich zulässig vom Bebauungsplan befreien bzw. diesen ggfs. ändern.

Wie aus der Gesamtbetrachtung hervorgeht, können letztlich – Bezug nehmend auf die ursprünglich eingebrachten Ideen – nur eine Handvoll Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen werden. Dies hat mehrere Gründe. Zum einen wurden viele Maßnahmen „herausgefiltert“, bei denen die Hansestadt Lübeck nicht zuständig ist oder nur geringen Einfluss nehmen kann. So ist die Hansestadt Lübeck an die gesetzlichen Vorgaben des Landes und des Bundes (bspw. LBO SH und BauGB) gebunden und kann nur begrenzt auf die Gesetzgebungsverfahren Einfluss nehmen.

Zudem wurden im Prozess Ideen von den Teilnehmenden priorisiert und teilw. auch abgelehnt. Beispielsweise wurden seitens der Teilnehmenden alle Maßnahmen, die einen hohen Mitteleinsatz erfordern, wie bspw. eigenständige kommunale Förderprogramme, aufgrund der aktuellen kommunalen Haushaltslage mehrheitlich abgelehnt.

Zum anderen muss auch hervorgehoben werden, dass in Lübeck bereits sehr viel getan wird, um den Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt zu begegnen. Bei vielen im Dialogprozess diskutierten und vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich bereits um die gelebte Verwaltungspraxis oder es liegen zu den Maßnahmen bereits Beschlusslagen vor. Im Folgenden werden die im Prozess erarbeiteten neuen Maßnahmen in den Kontext der bereits in der Hansestadt Lübeck etablierten Instrumentarien entsprechend der jeweiligen übergeordneten Zielsetzung eingeordnet – als Kernelemente einer Wohnungsmarktstrategie:

1. Bereitstellung von ausreichend Wohnraum

Um ausreichend Wohnraum in der Hansestadt bereitzustellen, muss zuerst die Frage geklärt werden, wieviel Wohnraum überhaupt erforderlich ist. Die Grundsteine für die Bedarfsermittlung bilden die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose der kommunalen Statistikstelle, die in einem Turnus von 5 Jahren veröffentlicht wird sowie die Wohnungsmarktberichte, die alle zwei Jahre fortgeschrieben werden. Die Wohnungsmarktberichte sind hierbei viel mehr als eine reine Wohnungsmarktbeobachtung. Sie umfassen neben der Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen auf dem Wohnungsmarkt auch eine Gegenüberstellung der prognostizierten Bedarfe und der Potenzialflächen.

Gemäß Wohnungsmarktbericht 2024 besteht ein zusätzlicher Bedarf von rd. 5.000 Wohneinheiten bis 2045. Mittlerweile wurden bereits ausreichend Flächen identifiziert und größtenteils bereits Bauleitplanverfahren eingeleitet, um den berechneten Bedarf zu decken. Seit 2015 wurden Bebauungspläne für mehr als 4.650 Wohneinheiten aufgestellt. Aktuell stehen Flächen mit Baurecht für rd. 3.180 Wohneinheiten zur Verfügung, die aktuell bebaut werden oder bebaut werden können. Über den Sachstand zu den Bauleitplanverfahren wird in regelmäßigen Abstand im Bauausschuss berichtet. Zudem befinden sich Projekte für weitere 1.680 Wohneinheiten im Verfahren. Die aktuelle Herausforderung liegt somit weniger in der Schaffung von neuem Baurecht, sondern in der baulichen Umsetzung.

Um den Zeitraum zu überbrücken, bis die Baugebiete umgesetzt sind und den Wohnungsmarkt entlasten können, sollte aus Sicht der Verwaltung eine Zweckentfremdungssatzung aufgestellt werden. Ein Entwurf für eine Zweckentfremdungssatzung wurde bereits erstellt und befindet sich aktuell in der politischen Diskussion.

In der derzeit laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes werden die städtebaulichen Zielsetzungen für die darüber hinaus erforderlichen Bauflächen festgelegt. In dem Grundlagenbeschluss des Flächennutzungsplanes wurde durch die Bürgerschaft beschlossen, dass neben den bereits identifizierten Bauflächenpotenzialen 35 ha brutto an zusätzlichen Bauflächen ausgewiesen werden sollen.

Maßnahmen:

- fortlaufende quantitative Bedarfsermittlung (Prognosen turnusmäßig alle 5 Jahre)
- Kontinuierliche Baurechtsschaffung (regelmäßige Berichterstattung über B-Pläne im BA)
- kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtung (Wohnungsmarkt-bericht alle 2 Jahre)
- Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes
- Aufstellung einer Zweckentfremdungssatzung (neue Maßnahme)

2. Schaffung von bezahlbarem Wohnraum

Eine der größten Herausforderung auf dem Wohnungsmarkt, nicht nur in der Hansestadt Lübeck, ist die Schaffung von bezahlbaren Wohnraum. Im Januar 2016 wurde durch die Bürgerschaft als eine der wesentlichen Maßnahmen der Beschluss gefasst, dass bei Bebauungsplänen für den Wohnungsbau min. 30 Prozent aller Wohnungen als geförderter Wohnungsbau umzusetzen sind (VO/2016/03379). Aktuell bestehen 7.812 geförderte Wohneinheiten in der Hansestadt Lübeck. Dieser Bestand kann langfristig trotz der 30 Prozent Quote nicht alleine durch den Wohnungsneubau gehalten werden. Dies gilt dementsprechend auch für die politische Zielsetzung (VO/2019/07446) aus dem Jahr 2019, 10.000 geförderte Wohnungen zu schaffen. Aus Sicht der Verwaltung sollte gutachterlich überprüft werden, wie hoch der zukünftige Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum ist, um eine belastbare Zielsetzung für den zukünftigen Bestand an geförderten Wohnungen definieren zu können. Auf Grundlage der Zielsetzung können daraufhin zielgerichteter Maßnahmen abgeleitet werden. Gerade vor dem Hintergrund der zurzeit eingeschränkten Subventionen durch die soziale Wohnraumförderung sollten Alternativen und Einsparpotentiale definiert werden.

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage kann die Hansestadt Lübeck die fehlenden Mittel aus dem geförderten Wohnungsbau nicht durch eigenständige kommunale Förderprogramme ausgleichen. Eine indirekte Subventionierung durch die vergünstige Abgabe von städtischen Grundstücken für den Wohnungsbau ist aus rechtlich Gründen nicht umsetzbar. Bei Grundstücksverkäufen, wie bspw. Baugebiet Schlutuper Straße/Lauerhofer Feld, können jedoch Grundstücke zum Bodenrichtwert und nicht im Höchstgebotsverfahren angeboten werden, um zumindest eine unnötige Verteuerung des Bauvorhabens durch hohe Bodenpreise zu vermeiden.

Bei neu abzuschließenden Erbbaurechten für Grundstücke mit Gebäuden mit mehr als 50% geförderten Wohneinheiten wird eine Reduzierung des Erbbauzinses gewährt.

Einer der wesentlichen Preistreiber beim Wohnungsbau sind die kontinuierlich ansteigenden Baukosten, die nicht unerheblich auf die vorgegeben baulich-technischen Standards zurückzuführen sind. Die baulich-technischen Standards werden nicht von der Hansestadt selbst definiert, sondern werden von Dritten (bspw. Bund, Land SH, Deutsches Institut für Normung) vorgegeben.

Das Land SH hat als Förderstandard für den sozialen Wohnungsbau den Regelstandard „Erleichtertes Bauen“ eingeführt, der darauf abzielt, Baukosten zu senken und somit die Fördergelder effizienter einzusetzen und auf mehr Wohneinheiten zu verteilen. Er definiert Maß-

nahmen, die eine wirtschaftliche Umsetzung erlauben, ohne die Sicherheitsstandards zu vernachlässigen. Der Regelstandard könnte auch auf konventionelle Bauvorhaben übertragen werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die städtischen Vorgaben für den Wohnungsbau nicht dem Regelstandard widersprechen bzw. diesen konterkarieren. Vor dem Beginn von Bauleitplanverfahren sollte daher systematisch geprüft werden, ob die Rahmenbedingungen vorliegen, damit ein Projekt im Regelstandard umgesetzt werden kann.

Zudem können die Baukosten durch den Einsatz von seriellen, modularen als auch typisierenden Bauformen gesenkt werden. In der Hansestadt Lübeck liegt der Fokus auf der Anwendung von typisierenden Bauformen, da zumindest aktuell das Angebot für serielles und modulares Bauen in der Region eher begrenzt ist. Ein aktuelles Beispiel für den Einsatz von typisierenden Bauformen ist das Projekt Schönböckener Straße 55 der TRAVE mbH (B-Plan 04.12.00). Bereits bei der Erstellung des städtebaulichen Entwurfes wurde der Einsatz von typisierenden Bauformen berücksichtigt. Im Rahmen von Bauleitplanverfahren für Wohnbauprojekte sollte daher grundsätzlich systematisch überprüft werden, ob die Festsetzungen des B-Plans die Umsetzung von typisierenden Bauformen ermöglichen. Die Möglichkeiten des modularen und seriellen Bauens sollten zudem mitgedacht werden.

Beim Sanieren haben sich serielle Maßnahmen bereits etabliert, wenn die Bestände es ermöglichen. Die TRAVE mbH wendet gerade bei Bestandsbauten ebenfalls in der Schönböckener Straße ein Verfahren zum seriellen Sanieren an.

Maßnahmen:

- Quotenbeschluss für den geförderten Wohnungsbau (30%) (Beschluss der Bürgerschaft)
- Abgabe von Grundstücken zum Bodenrichtwert (bspw. Lauerhofer Feld)
- Reduzierung des Erbbauzinses bei gefördertem Wohnungsbau
- Bedarfsermittlung für den geförderten Wohnungsbau
- Prüfung des Einsatzes des Regelstandards „Erleichtertes Bauen“ im konventionellen Wohnungsbau
- Prüfung der Umsetzbarkeit typisierter Bauweisen bei Neubaugebieten

3. <u>Wohnraum für alle Bedarfsgruppen ermöglichen</u>

Bei der Schaffung neuen Wohnraums stellt sich neben der Frage der Quantität stets auch die nach der Qualität und Art des Wohnraums. Der Wohnraumbedarf wird zunehmend vielfältiger, sodass ein breiteres Angebot sowie eine höhere Flexibilität erforderlich ist.

In den vergangenen Jahren lag der Fokus auf dem Geschosswohnungsbau. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird ein ausgewogener Mix aus Mietwohnungen, gefördertem Wohnungsbau und Eigentumswohnungen angestrebt. Die Bürgerschaft hat beschlossen, dass mindestens rund ein Drittel aller Wohnungen gefördert wird. Die genaue Verteilung zwischen Miet- und Eigentumswohnungen wird je nach Projekt individuell festgelegt, um die wirtschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Der Drittel-Mix dient hierbei nur als grober Orientierungsrahmen für städtebauliche Verträge, wobei die detaillierte Festlegung fallbezogen erfolgt.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Singularisierung und des demografischen Wandels verfolgt die Hansestadt Lübeck bereits seit Jahren das Ziel, den Anteil kleiner Wohnungen zu erhöhen. Angesichts der wachsenden Zahl älterer, alleinlebender Menschen sollte zudem beim Neubau verstärkt auf barrierefreien Wohnraum geachtet werden. Gemäß der LBO SH müssen in neuen Gebäuden mit mindestens drei Wohnungen in einem Geschoss barrierefreie Wohnungen entstehen. Die Verwaltung bemüht sich, auch in den anderen Geschossen möglichst viele barrierefreie bzw., wenn es die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfordern, barrierearme Wohnungen zu realisieren. Die HL hat dabei einen direkten Einfluss bei Wohnbauprojekten auf städtischen Flächen sowie bei Vorhaben der städtischen Tochter TRAVE mbH. Die lokalen Bestandshalter in der Hansestadt Lübeck, wie die TRAVE mbH, setzen ohnehin sowohl beim Neubau als auch bei grundlegenden Sanierungen auf die Schaffung von möglichst viel barrierearmen Wohnraum, der langfristig eine bessere Vermietbarkeit gewährleistet.

Darüber hinaus ist der Wohnraumbedarf besonderer Zielgruppen gezielt zu erfassen. Gemeinschaftliche und alternative Wohnformen – etwa für das Wohnen im Alter oder für junge Menschen – werden vermehrt nachgefragt. Vor diesem Hintergrund sollte eine Bedarfsanalyse zu besonderen Wohnformen in Auftrag gegeben werden. Vielen Nachfragegruppen ist gemein, dass sie einen eher geringen persönlichen Flächenbedarf haben, aber mehr gemeinschaftlich nutzbare Flächen wünschen. Daher soll bei Neubauvorhaben verstärkt geprüft werden, ob Gemeinschaftsflächen vorgesehen werden können.

Die demografische Entwicklung, insbesondere die Verrentung der geburtenstarken Jahrgänge (Baby-Boomer), führt zu einem Rückgang an Arbeitskräften, der durch die lokale Bevölkerung Lübecks allein nicht ausgeglichen werden kann. Um den Fachkräftemangel zu kompensieren, ist eine Zuwanderung von Fachkräften erforderlich, die wiederum Wohnraum auf dem lokalen Markt nachfragen. Daher hat die Verfügbarkeit von Wohnraum einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Attraktivität der Hansestadt. Es wird empfohlen, die Möglichkeit von Kooperationen mit der lokalen Wirtschaft im Bereich des Beschäftigtenwohnens zu prüfen. Hierzu sollten bereits bestehende Partnerschaften mit Unternehmensverbänden, wie bspw. beim Regionalmanagement Hansebelt, genutzt werden.

Maßnahmen:

- Beim Geschosswohnungsbau auf ausgewogenen „Wohnungsmix" hinwirken
- Beim Neubau auf möglichst viel barrierefreien/-armen Wohnraum hinwirken
- Bedarfsermittlung für spezielle Bedarfsgruppen und Wohnformen durchführen
- Stärkere Berücksichtigung von Gemeinschaftsflächen in Wohnbauprojekten
- Kooperation mit der lokalen Wirtschaft für das Beschäftigtenwohnen prüfen

4. Handlungsfähigkeit der Stadt erhöhen

Durch eine aktive Baulandentwicklung können Kommunen Einfluss auf die Art und Weise nehmen, wie sich eine Stadt entwickelt und somit ihre Handlungsfähigkeit erhöhen. Im Zusammenhang mit dem Grundlagenbeschluss für den Flächennutzungsplan wurde der kommunale Flächenerwerb im Rahmen der aktiven Baulandentwicklung bereits beschlossen (siehe VO/2021/10558 und ergänzende Beschlüsse). Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und dem daraus resultierenden Nutzungsdruck besteht aktuell nur eine geringe Verkaufsbereitschaft seitens der Flächeneigentümer:innen. Der kommunale Flächenerwerb ist jedoch seitens des Bereiches Wirtschaft und Liegenschaften als Daueraufgabe angelegt und wird kontinuierlich fortgeführt. Der Fokus liegt nicht nur auf dem Erwerb von potentiellen Bauflächen, sondern insbesondere auch auf dem Erwerb von Tausch- und potentiellen Kompensationsflächen – sowohl innerhalb als auch außerhalb des Stadtgebietes. Hierbei ist zu beachten, dass die Hansestadt Lübeck nach den Vorgaben der Gemeindeordnung SH ausschließlich Flächen erwerben darf, soweit diese in absehbarer Zeit zur Erfüllung ihrer Aufgaben, wie bspw. zur Realisierung des Flächennutzungsplanes, erforderlich sind. Im Rahmen des Grundlagenbeschlusses wurde zudem von der Bürgerschaft beschlossen, dass Bebauungsplanverfahren für Wohngebiete auf städtebaulich geeigneten Flächen im Außenbereich gleichrangig sowohl über den kommunalen Zwischenerwerb (50% Beschluss) als auch über städtebauliche Verträge umgesetzt werden sollen. Nach dem 50 % Beschluss ist eine Voraussetzung für die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens, dass mindestens die Hälfte der Flächen entweder im Eigentum der Stadt sind oder durch die Stadt zum Verkehrswert erworben werden.

In der Hansestadt Lübeck hat das Erbbaurecht eine besondere Bedeutung, da die Stadt einer der größten kommunalen Erbbaurechtsausgeber Deutschlands mit über 8.000 Grundstücken ist. Das Erbbaurecht ermöglicht es, ein Grundstück zu bebauen, ohne Eigentümer:in des Grundstücks zu sein. Es wird in Lübeck sowohl für Einfamilienhäuser als auch für Mehrfamilienhäuser und gewerbliche Projekte genutzt. Die Stadt hat die Strategie zur Vergabe der Erbbaurechte in den letzten Jahren regelmäßig angepasst, um den aktuellen Herausforderungen des Wohnungsmarktes und der Stadtentwicklung zu begegnen. Damit die Hansestadt weiterhin über die Vergabe von Erbbaurechten Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen kann, wurde von der Bürgerschaft bspw. 2021 (VO/2021/10473) beschlossen, dass Erbbaurechtsgrundstücke, auf denen Mehrfamilienhäuser im Geschosswohnungsbau mit sechs oder mehr Wohneinheiten stehen, künftig im Eigentum der Hansestadt Lübeck verbleiben sollen. Das gilt unabhängig davon, ob die Wohnungen bereits nach dem Wohnungseigentumsgesetz (WEG) aufgeteilt sind oder nicht.

Die Hansestadt Lübeck profitiert aktuell davon, dass im Vergleich zu anderen Städten die Bestände des kommunalen Wohnungsunternehmens nie privatisiert wurden. Die städtische Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH verwaltet aktuell über 8.500 Wohnungen in Lübeck, was rd. 7% des gesamten Wohnungsbestandes in der Hansestadt entspricht. Den Beständen kommt somit sowohl in quantitativer als auch qualitativer Sicht eine hohe Bedeutung für den lokalen Wohnungsmarkt zu. Die Bürgerschaft hat 2024 beschlossen, die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH weiter zu stärken und das Eigenkapital der TRAVE mbH moderat zu erhöhen, mit dem Ziel, insb. zusätzlichen geförderten Wohnraum zu schaffen. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass die TRAVE den erforderlichen Wohnungsneubau nicht allein umsetzen kann. Die Hansestadt Lübeck ist auf die Zusammenarbeit mit allen Akteur:innen der Wohnungswirtschaft angewiesen, um ausreichend Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Da die TRAVE mbH bereits eine große Anzahl an Bestandswohnungen besitzt, stellt die klimagerechte Sanierung dieser Bestände eine große Herausforderung dar.

Maßnahmen:

- Kommunalen Flächenerwerb weiterführen und intensivieren
- Vergabe und Sicherung von Grundstücken im Geschosswohnungsbau im Erbbaurecht
- Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH weiter stärken

5. Effizient mit den verfügbaren Flächen umgehen

Die Schaffung von neuem Wohnraum steht zunehmend im Spannungsfeld zwischen wachsender Nachfrage, begrenzten Flächenreserven und dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Um dem Wohnraumbedarf gerecht zu werden, ist ein effizienter und verantwortungsvoller Umgang mit den verfügbaren Flächen unerlässlich. Im Fokus steht dabei die Innenentwicklung. Durch Nachverdichtung, die Umnutzung von Brachflächen oder die Aufstockung bestehender Gebäude kann zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden, ohne neue Siedlungsflächen im Außenbereich zu beanspruchen. Damit leistet die Stadtentwicklung nicht nur einen Beitrag zum Flächensparen, sondern auch zum Klima- und Umweltschutz. In den letzten Jahren lag der Fokus bei der Schaffung von Wohnbauland in Lübeck auf der Innenentwicklung. Bis auf wenige Ausnahmen wurde der Schwerpunkt der neuen Wohnbauflächen an städtebaulich integrierten Standorten entwickelt. Nur in wenigen Fällen wurde der Außenbereich in Anspruch genommen.

Um diesen Weg fortzuführen ist die kontinuierliche Identifikation und Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen erforderlich. Ein regelmäßig aktualisiertes Baulückenkataster bildet hierfür eine wichtige Grundlage. Ergänzend soll eine stadtweite Potenzialkarte erarbeitet werden, die Bereiche für Zweite-Reihe-Bebauung, Aufstockungsmaßnahmen und andere Nachverdichtungsoptionen definiert.

Abgeleitet aus dieser Potenzialkarte ermöglichen quartiersbezogene Konzepte zur Nachverdichtung und Aufstockung eine städtebaulich abgestimmte Entwicklung, die bestehende Strukturen berücksichtigt und weiterentwickelt.

Maßnahmen:

- Fortlaufend Innenentwicklungspotenziale identifizieren
- Baulückenkataster aufstellen und pflegen
- Gartenbezogene Wohnformen für Familien in kompakter flächensparender Bauweise umsetzen
- Übersichtsplanung für (Nach-)Verdichtung aufstellen, der Bereiche für Zweite-Reihe-Bebauung und Aufstockungsmaßnahmen definiert
- Quartierskonzepte zur Nachverdichtung und Aufstockung erarbeiten

6. Attraktive Wohnquartiere entwickeln

Die Entwicklung attraktiver Wohnquartiere ist ein zentrales Ziel nachhaltiger und sozialer Stadtentwicklung. Ziel ist es, Lebensräume zu schaffen, die vielfältigen Wohnbedürfnissen gerecht werden und zugleich hohe gestalterische, ökologische und soziale Qualitätsansprüche erfüllen.

Städtebauliche Wettbewerbe bieten die Möglichkeit, aus einer Vielzahl von Entwürfen die Lösung auszuwählen, die städtebaulich, gestalterisch, funktional und wirtschaftlich am besten geeignet ist. Durch den Vergleich verschiedener Entwürfe und die Bewertung durch ein qualifiziertes Preisgericht wird eine hohe Qualität der Planung gewährleistet. Zudem fördern Wettbewerbe die Entwicklung unterschiedlicher Lösungsansätze und eröffnen neue Perspektiven für die Gestaltung des städtischen Raums. Städtebauliche Wettbewerbe werden nicht grundsätzlich im Vorfeld von allen Bauleitplanverfahren durchgeführt, sondern nur dann, wenn die Rahmenbedingungen aufgrund der Größe des Vorhabens oder der sensiblen Ortslage dies erfordern.

Die Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe werden über Bauleitplanungen verbindlich festgesetzt und über städtebauliche Verträge flankierend abgesichert. Städtebauliche Verträge dienen der Zusammenarbeit zwischen Kommunen und privaten Investoren, um städtebauliche Projekte zu planen und umzusetzen. Sie ermöglichen es, dass Gemeinden ihre städtebaulichen Ziele erreichen, indem sie bestimmte Verpflichtungen oder (Folge-)Kosten an Investoren übertragen, und bieten Investoren gleichzeitig Planungssicherheit. In städtebaulichen Verträgen wird beispielsweise geregelt, dass Investoren Grundstücke für öffentliche Grün- und Verkehrsflächen bereitstellen sowie deren Herstellung übernehmen. Außerdem werden die Bereitstellung von Grundstücken zur Errichtung sozialer Einrichtungen, wie Kindertagesstätten, sowie die Planungskosten auf die planungsbegünstigten Investoren übertragen. Der 30 % Beschluss der Bürgerschaft für den geförderten Wohnungsbau wird ebenfalls vertraglich abgesichert. In der Hansestadt Lübeck werden daher grundsätzlich bei jedem Bebauungsplanverfahren, welches für einen privaten Investor durchgeführt wird, flankierende städtebauliche Verträge abgeschlossen. Prinzipiell müssen die getroffenen Regelungen im städtebaulichen Vertrag angemessen sein und den Planungsbegünstigten nicht über die Gebühr belasten. Die inhaltlichen Regelungen werden in Abhängigkeit vom konkreten Projekt getroffen, um immer den Rahmenbedingungen im Einzelfall Rechnung tragen zu können. Die wesentlichen Inhalte der städtebaulichen Verträge werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens im Bauausschuss erörtert.

Um die Qualität der späteren Bebauung im Rahmen der Veräußerung von städtischen Grundstücken zu sichern, können Konzeptverfahren eingesetzt werden. Konzeptverfahren bieten Kommunen eine Möglichkeit, Grundstücke oder Gebäude nicht ausschließlich nach dem höchsten Gebot, sondern auch nach der Qualität der Nutzungskonzepte und der Gestaltung zu vergeben. Beispielhaft wurden im Kepler Quartier Ansätze eines entsprechenden Verfahrens angewendet.

Die Planung neuer Wohngebiete sollte grundsätzlich auf dem Prinzip der dreifachen Innenentwicklung basieren, das eine nachhaltige und lebenswerte Stadt fördern soll. Dieses Konzept umfasst drei zentrale Aspekte: eine kompakte Bebauung zur Flächeneinsparung, die Erhaltung und Schaffung von Grünflächen für bessere Lebensqualität sowie die Förderung nachhaltiger Mobilität wie ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr. Ziel ist es, Ressourcen zu schonen, die Umwelt zu schützen, die Innenstädte zu stärken und die Lebensqualität in den Städten zu verbessern.

Maßnahmen:

- Städtebauliche Wettbewerbe durchführen
- Absicherung von städtebaulichen Zielsetzungen über städtebauliche Verträge
- Konzeptverfahren
- Neubaugebiete im Sinne der dreifachen Innenentwicklung planen

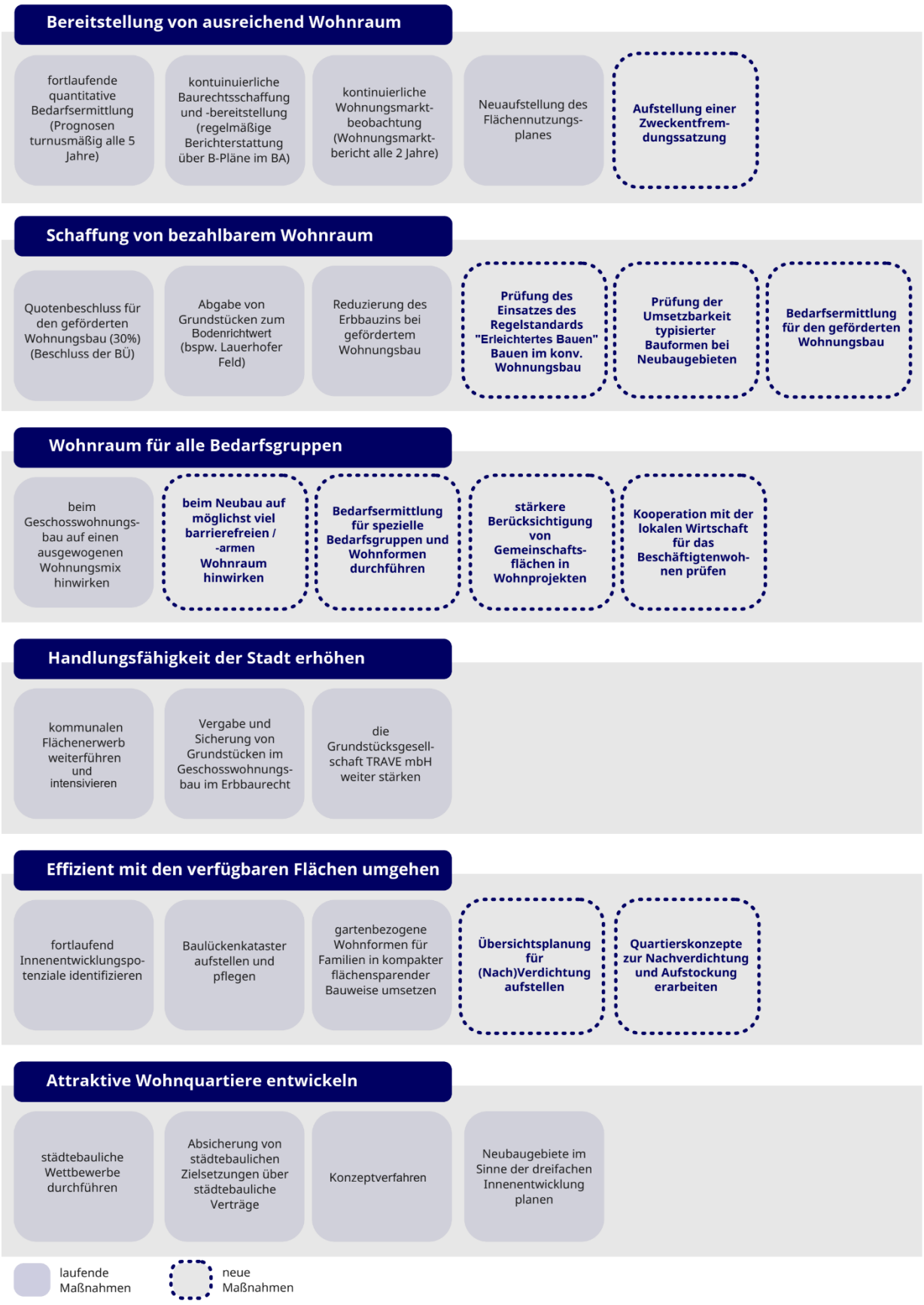
Fazit

Wie dieser Vorlage zu entnehmen ist, haben Politik und Verwaltung bereits vielfältige Schritte umgesetzt oder eingeleitet, um den Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt zu begegnen. Eine ganzheitliche Betrachtung, die im Rahmen der Analyse für ein Wohnungsmarktkonzept durchgeführt würde, findet in Lübeck laufend statt und ist daher derzeit aus Sicht der Verwaltung zur Erstellung eines Konzeptes entbehrlich. Sinnvoller erscheint es, im Portfolio zielgerichteter und notwendiger Maßnahmen bestehende Lücken zu schließen. Die in dieser Vorlage zur Wohnungsmarktstrategie aufgeführten und zu beschließenden Maßnahmen schließen aus Sicht der Verwaltung diese Lücken. In Bezug auf die Ausgangsfrage empfiehlt die Verwaltung entsprechend, kein neues Wohnungsmarktkonzept aufzustellen.

Der Begriff Wohnungsmarkstrategie darf hier aber nicht als Bezeichnung eines abgeschlossenen Produktes verstanden werden. Diese Vorlage gibt den Stand eines Prozesses wieder, der kontinuierlich fortgeführt werden sollte.

Das wesentliche Ziel der Dialogreihe zur Wohnungsmarktstrategie war es, die lokalen Akteure des Wohnungsmarktes – Politik, Wohnungswirtschaft und Verwaltung – miteinander zu vernetzen. Diese Zusammenarbeit soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. Daher soll das Format als regelmäßige Dialogveranstaltung, die alle zwei Jahre durchgeführt wird, etabliert werden. Aus diesem kontinuierlichen Prozess heraus sollen auch weiterhin erforderliche Maßnahmen abgeleitet werden, um den Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt zu begegnen.

Übersicht aller wesentlichen wohnungspolitischen Instrumente, die in der Hansestadt Lübeck eingesetzt werden:



Anlagen:

Anlage 1	Ergebnisbericht
Anlage 2	Protokoll Veranstaltung 1
Anlage 3	Protokoll Veranstaltung 2
Anlage 4	Protokoll Veranstaltung 3

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, 25.09.2025

Ergebnisbericht der Dialogreihe zum „Strategieprozess Wohnungsmarkt“

Ausgangslage

Das aktuelle Zeitgeschehen ist geprägt von Krisen und stellt die Bundesrepublik Deutschland sowie deren Bevölkerung vor vielfältige Herausforderungen. Die Corona-Pandemie, der Angriffskrieg von Russland in der Ukraine sowie die zunehmend angespannte Situation im Nahen Osten tragen zu einer sich zuspitzenden Situation bei. Für die Bau- und Wohnungswirtschaft stellt dies insbesondere durch Lieferengpässe für Baumaterialien und eine steigende Bevölkerungszahl durch Zuwanderung eine Herausforderung dar. Dies schlägt sich auch auf lokalen Wohnungsmärkten nieder.

Glücklicherweise konnte die Hansestadt Lübeck in den Vorkrisenjahren einen guten Fortschritt hinsichtlich des Wohnungsbaus erreichen: im Jahr 2015 wurde vorgegeben, 4000 Wohneinheiten bis 2025 zu schaffen. Dieses Ziel wurde bereits 2023 erreicht.

Im aktuellen Wohnungsmarktbericht Lübecks wird der Gesamtbedarf an Wohnraum ermittelt. Dieser setzt sich zusammen aus dem Zusatzbedarf an 3.100 Wohneinheiten und einer Mobilitätreserve von 1.800 Wohneinheiten. Insgesamt wird damit bis 2045 ein langfristiger Bedarf von rund 4.900 Wohneinheiten in der Hansestadt Lübeck benötigt. Hiermit werden nun auch Lücken im Bedarf von Wohneinheiten bis 2045 bilanziert. Zusätzlich wurde die Hansestadt Lübeck vom Land Schleswig-Holstein in die Gebietskulisse für Städte mit angespanntem Wohnungsmarkt im Sinne des § 201a BauGB aufgenommen. Unter anderem aus diesen Gründen hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Bauverwaltung am 26.01.2023 beauftragt, ein neues Wohnungsmarktkonzept zu erarbeiten, um den Herausforderungen bezüglich des Wohnungsmarktes entgegenzutreten.

Infolgedessen hat die Hansestadt Lübeck in Absprache mit den bau- und sozialpolitischen Sprecher:innen den Strategieprozess zum Wohnungsmarkt initiiert. Für diesen Strategieprozess, der in Form von Dialogveranstaltungen stattfinden sollte, wurde das Hamburger Büro FUB IGES Wohnen+Immobilien+Umwelt GmbH beauftragt. FUB IGES hatte dabei die Aufgabe der Konzeption sowie der Moderation der Dialogveranstaltungen.

Der angestrebte Strategieprozess mit den geplanten Dialogveranstaltungen sollte die ohnehin schon hohe Gesprächsbereitschaft in der Hansestadt Lübeck bündeln und eine Plattform für den Austausch bieten. Dazu wurden Akteur:innen aus allen Bereichen der Stadt eingeladen um am Prozess teilzunehmen. Die Gruppe setzte sich zusammen aus Politiker:innen, Stadtplaner:innen, sowie Akteur:innen der lokalen Wohnungswirtschaft und Verbänden. Gemeinsam wurden im Prozess Ideen und strategische Ansätze für den Wohnungsmarkt in Lübeck entwickelt. Dabei war es der Hansestadt Lübeck wichtig, dass kein starres Konzept entwickelt wird, sondern möglichst konkrete Maßnahmen, die strategisch für den Lübecker Wohnungsmarkt eingesetzt werden können.

In diesem Ergebnisbericht werden zu Beginn die Ziele, die wichtigsten Themen und Ergebnisse der Dialogveranstaltungen zusammengefasst dargestellt. Am Ende des Berichts findet sich eine Maßnahmenliste, in welcher die diskutierten Maßnahmen mit Prioritäten und dem Umsetzungshorizont dargestellt werden.

Ziele des Prozesses

Ziel der Dialogreihe sollte es sein, gemeinsam mit lokalen Akteur:innen unterschiedlicher Bereiche und Perspektiven, strategische Ansätze und Maßnahmen zu entwickeln, die den Herausforderungen auf dem angespannten Wohnungsmarkt Lübecks entgegentreten.

Im Vordergrund sollte dabei der Dialog stehen, der zwischen den bau- und wohnungspolitisch relevanten Akteur:innen in Lübeck ohnehin schon vorhanden ist. Die Dialogreihe sollte eine Plattform bieten, um in geeigneter Weise unter Moderation Schwerpunkte, Ideen und Maßnahmen zu bündeln und im Anschluss Maßnahmen zu entwickeln, die strategisch variabel für die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt eingesetzt werden können.

Die teilnehmenden Akteur:innen stammen aus den verschiedensten Bereichen der Bau- und Wohnungspolitik der Hansestadt Lübeck und setzten sich zusammen aus Personen aus der Wohnungswirtschaft, Interessenvertreter:innen, sozialpolitischen, umweltpolitischen sowie baupolitischen Sprecher:innen. Zudem spielte auch die Verwaltung eine große Rolle, sowohl bei Organisation als auch bei der Auswertung der Dialoge.

Die Hansestadt Lübeck wählte in Absprache mit der Politik ein dialogisches Format. Aus Sicht der Verwaltung ist es bei dem dynamischen Thema „Wohnungsmarkt“ wichtig, kein starres Konzept zu entwerfen, sondern prozessorientiert zu agieren. Durch den konstanten Dialog der Akteur:innenlandschaft, können sinnfällige Maßnahmen erarbeitet, evaluiert und angepasst werden, die, anders als in einem starren Konzept, regelmäßig fortgeschrieben werden können.

Dabei ist immer zu beachten, dass dafür der Dialog aufrechterhalten werden muss. Die dreiteilige Veranstaltungsreihe stellt hierfür den Auftakt dar. Ziel ist es daher, den Dialog in regelmäßigen Abständen zu verstetigen, um auf neue Rahmenbedingung, Herausforderungen reagieren und abgeschlossene Vorhaben evaluieren zu können.

Im Zentrum der Veranstaltung standen drei Leitfragen, die von der Verwaltung zu Beginn festgelegt wurden. Diese lauten:

- Wo stehen wir und was bewegt uns?
- Wo wollen wir hin?
- Wie kommen wir dahin?

Dabei stand jede Veranstaltung unter einer dieser Leitfragen. Das Ziel der ersten Veranstaltung war es, alle teilnehmenden Akteur:innen auf einen Wissensstand zu bringen und über Grundgegebenheiten zu informieren. Zudem hatten die Teilnehmenden die Chance, die für sie relevanten Herausforderungen und Handlungsfelder aufzuzeigen und zu sammeln.

Ziel der zweiten Veranstaltung war die Priorisierung der genannten Themen und Handlungsfelder. Auf Basis der in der ersten Veranstaltung gesammelten Handlungsfelder wurden (streitbare) Thesen erarbeitet, die die Teilnehmenden im zweiten Dialog bewerten konnten. Es wurde der Grad der Zustimmung gemessen sowie besonders wichtige Thesen priorisiert.

In der dritten Veranstaltung wurde dann abschließend das Ziel verfolgt, für Lübeck strategisch relevante Maßnahmen-Ansätze zu diskutieren und eine gemeinsame Haltung für den „passenden Weg für Lübeck“ zu formulieren.

Schlussendlich ist dieser Ergebnisbericht die Zusammenfassung des Prozesses und die Darstellung der gesammelten Ergebnisse. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck wird auf Basis dieses Ergebnispapiers eine Beschlussvorlage verfassen, um die diskutierten und relevanten Maßnahmenansätze beschließen zu lassen und die Umsetzung dieser vorzubereiten.

Rückblick auf die Veranstaltungsreihe

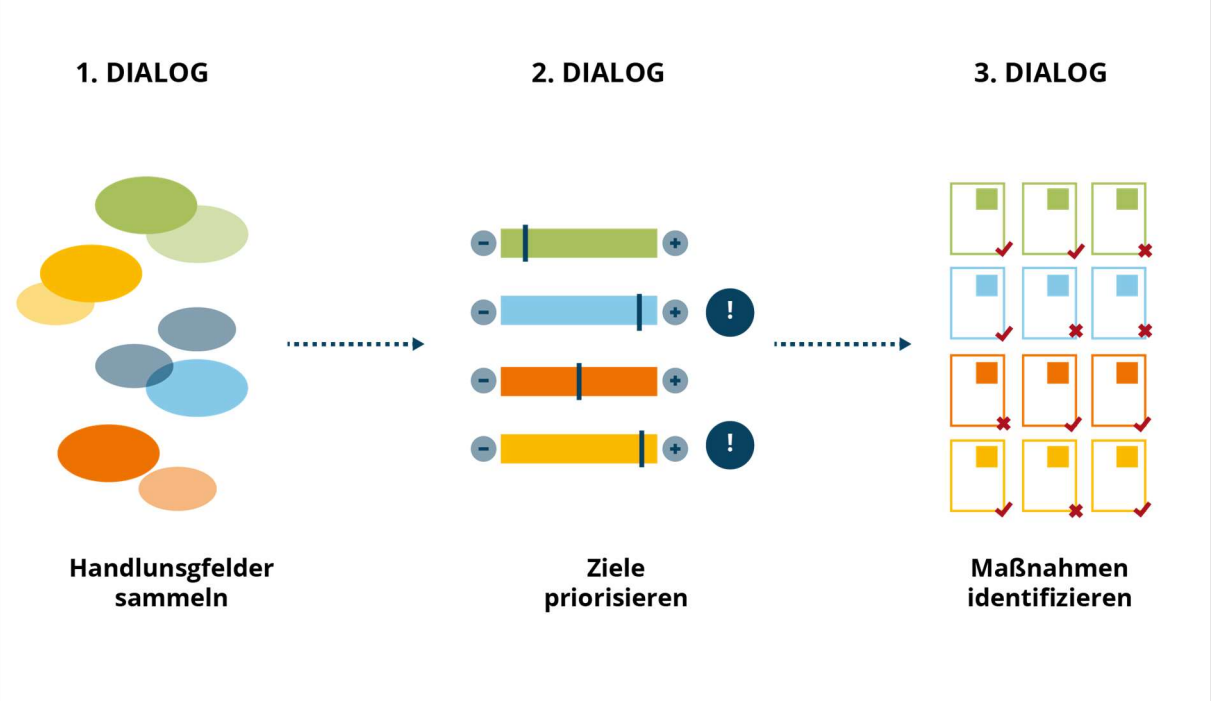
Die Auftaktveranstaltung fand am 20.03.2024 um 17:00 Uhr in der Großen Börse im Rathaus der Hansestadt Lübeck statt. Es versammelten sich alle Teilnehmenden zuerst im Plenum und hörten, nach einer kurzen Begrüßung durch Bausenatorin Frau Hagen, zwei Vorträge. Der erste Vortrag wurde von Frau Kötter (IB.SH), der zweite von Herrn Dr. Maik Krüger (Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport; Abteilung IV 5: Bauen und Wohnen) gehalten. Im Anschluss folgte der Workshop-Teil, der in der ersten Veranstaltung im Format eines World-Cafés erfolgte. Für die Inhalte und Ergebnisse der ersten Sitzung sei an dieser Stelle auf das Protokoll der ersten Sitzung verwiesen.

Die zweite Veranstaltung fand am 10.07.2024 um 17:00 Uhr im Gebäude der Lübeck Port Authority statt. Im Zentrum dieser Veranstaltung stand die Leitfrage „Wo wollen wir hin?“. Zur Vorbereitung dieser Veranstaltung wurden die erarbeiteten Themen der ersten Veranstaltung in Thesen umformuliert. In dieser Veranstaltung wurden diese Thesen im ersten Teil in Form eines Vortrages samt Pro- bzw. Contra-Argumenten vorgestellt. Der zweite Teil der Veranstaltung forderte die Teilnehmenden auf, die Thesen einzuordnen auf einer Skala von „Stimme voll zu“ bis „Stimme gar

nicht zu“ einzuordnen. Zudem konnten die Teilnehmenden die Thesen priorisieren. Auch hier sei auf das Protokoll der zweiten Veranstaltung verwiesen.

In der dritten und vorerst abschließenden Veranstaltung am 09.10.2024 um 17:00 Uhr ging es darum, aus den priorisierten Thesen konkrete, für Lübeck strategisch sinnvolle Maßnahmen anhand vorbereiteter Maßnahmenansätze zu diskutieren. Zudem gab es zu Beginn der Veranstaltung zwei Expertenvorträge, zum einen von Herrn Kostka (VNW-Landesverband Schleswig-Holstein) sowie zum anderen von Herrn Burwitz (BSP Architekten BDA). Herr Kostka vertrat dabei die Perspektive der Wohnungswirtschaft und stellte heraus, welche Möglichkeiten der Einflussnahme die Kommune im Wohnungsmarkt hat. Herr Burwitz teilte Einblicke und Erfahrungen aus der planerischen Praxis neuer Bauformen, die den Wohnungsmarkt aktuell prägen.

In folgender Grafik kann der Ablauf der Veranstaltungsreihe nachvollzogen werden:



Ergebnisse

Im Rahmen des Dialogprozesses wurde mit der Sammlung von Handlungsbedarfen gestartet. Folgende Querschnittsthemen ließen sich ableiten und blieben über den gesamten Verlauf des Prozesses inhaltliche Schwerpunkte:

- Standards und Vorgaben
- Steigerung von Flächenproduktivität
- Bedarfsgerechtes Wohnraumangebot
- Wohnformen und Instrumente

568 von 929 in Zusammenstellung

Im Folgenden werden einzelne Themen betrachtet, die innerhalb dieser Schwerpunkte besprochen wurden. Die Themen sind dabei nach Priorität geordnet. Im Anschluss findet sich eine Maßnahmentabelle, die alle Themen in einer Übersicht darstellt und Aufschluss auf Umsetzungshorizont und Verantwortlichkeiten gibt.

Im Dialog sind immer wieder Themen als sehr wichtig attestiert worden, um in weiteren Diskussionen festzustellen, dass es entweder bereits Lösungsansätze für diese gibt oder die Hansestadt Lübeck in bestimmten Bereichen keine Handlungsspielraum hat. Beispielswiese lassen sich hier Themen, wie soziale Wohnraumförderung oder die Fehlbelegungsabgabe nennen. Dies sind Themen, die im Aufgabenbereich des Landes und nicht der Kommune liegen. Aus diesem Grund wurden diese Themen in der dritten Veranstaltung nicht weitergehend diskutiert und finden sich auch nicht in diesem Ergebnisbericht wieder. Es werden entsprechend ausschließlich auf Maßnahmenansätze Bezug genommen, die im Verantwortungsbereich der Hansestadt Lübeck liegen.

Themen mit hoher Priorität

Ein höchst priorisiertes Thema der Dialogveranstaltung ist das Thema vergünstigte Vergabe von städtischen Grundstücken. Die Stadt ist jedoch an die Vorgaben der Gemeindeordnung gebunden und darf Grundstücke nur zum vollen Wert, also nicht unterhalb des Verkehrswerts, veräußern. Auch eine Direktvergabe an Bestandshalter kann im Einzelfall sinnvoll sein, da sie als wichtige Akteure auf dem Wohnungsmarkt fungieren. Von Beginn an wurde dieses Thema mit einer hohen Priorität beurteilt und behielt dies im Prozess auch bei.

Mit dem Stadtbild und der historischen Altstadt Lübecks und dem Stadtteil Travemünde hat Lübeck zwei Urlaubsdestinationen, die Tourist:innen anlocken. Somit ist auch das Thema „Ferienwohnung“ und damit in Verbindung das Thema Zweckentfremdung von großer Bedeutung in der Hansestadt. Im Juli 2024 wurde vom Land Schleswig-Holstein das Wohnraumschutzgesetz (kurz: SHWoSchG) beschlossen, welches sich als Grundlage für eine Zweckentfremdungssatzung anbietet. Dabei soll insbesondere für Neubauten eine Zweckentfremdung verboten werden. Der Fokus der Zweckentfremdung sollte insbesondere auf Ferienwohnungen liegen.

Ein weiteres diskutiertes Thema der Teilnehmenden war, Bestrebungen zum kommunalen Flächenankauf aufrechtzuerhalten.

Stark diskutiert, nicht nur in der Hansestadt Lübeck, ist zudem das Thema Neubau und die damit verbundenen baulich-technischen Standards. Die Teilnehmenden des Prozesses waren sich an dieser Stelle schnell einig, dass die Standards seitens der Hansestadt Lübeck geprüft werden müssen, damit ein bezahlbares Bauen überhaupt ermöglicht werden kann. Städtische Standards dürfen nicht mit Standards des Landes konterkarieren. Gerade vor dem Hintergrund der zurzeit eingeschränkten Subventionen durch die soziale Wohnraumförderung sollten Alternativen und Einsparpotentiale beim Bau festgelegt werden. Die Reduzierung dieser Standards darf jedoch nicht zulasten der Wohnqualität gehen.

Das Thema Neubau zieht auch das Thema Nachverdichtung mit sich. Grundsätzlich gilt es, mit Neubau flächensparend umzugehen und nicht ausschließlich freistehende Einzelhäuser zu bauen. Um diese eher flächenintensive Bebauung nachzuverdichten und flächensparender gestalten zu können, war es den Teilnehmenden wichtig, eine Lösung für die Nachverdichtung in diesem Segment zu finden. Dafür würde sich eine Bebauung in zweiter Reihe anbieten.

Innenentwicklung bedeutet nicht nur Nachverdichtung in der Fläche, sondern auch den Bau in die Höhe. Dieses Thema beschäftigte die Teilnehmenden von der ersten Veranstaltung an und auch die Priorisierung wurde als einstimmig hoch eingeschätzt. Die Teilnehmenden sprechen sich deutlich für „höher bauen“ im Sinne von 1-2 Geschossen aus, um eine konsequente Innenentwicklung nicht nur in der Fläche, sondern auch in der Höhe umzusetzen.

Zu Beginn des Prozesses wurde bezüglich des Neubaus viel über die spezifischen Bedarfe und entsprechende Bauweisen diskutiert. Im Laufe des Prozesses stellt sich jedoch heraus, dass die Relevanz nicht darin besteht, spezifisch zu bauen, sondern Wohnraum zu schaffen, der für möglichst viele nutzbar und anpassbar ist. Bekräftigt durch die Einschätzung des Architekten Herrn Burwitz, welcher in der dritten Veranstaltung als Gast-Redner eingeladen war, stellte sich am Ende der Konsens ein, immer barrierefrei bzw. barrierearm zu bauen, wo es geht, damit möglichst alle Bedarfe im Laufe des Lebenszyklus abgedeckt werden können.

Themen mit mittlerer Priorität

Die Beibehaltung des kommunalen Flächenerwerbs, Vorkaufsrechte oder auch Erbbaurechte ermöglichen es der Hansestadt Lübeck, zu entscheiden, was auf den Grundstücken passiert. Somit hat Lübeck als Eigentümerin die Möglichkeit, über die Art der Bebauung zu entscheiden. Dies wird vor dem Hintergrund der Wohnungsknappheit und dem angespannten Wohnungsmarkt als sehr wertvoll eingeschätzt und kann für eine Stabilisierung des Wohnungsmarktes sorgen. Die Stadt Lübeck sollte diese Maßnahmen unbedingt beibehalten.

Ebenfalls wurde der sogenannte „Drittel-Mix“ als zukünftig erstrebenswert erachtet. Dieser ermöglicht eine gesunde Mischung in Quartieren zu erhalten und alle Zielgruppen mitzudenken. Eine Mischung aus Eigentum, Miete und geförderten Wohneinheiten sorgt für eine Dynamik und bewahrt vor der Blockade eines Segmentes. Grundsätzlich sollten jedoch den sozialen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Einzelfall Rechnung getragen werden.

Ein weiteres Thema, welches während der Veranstaltung immer wieder diskutiert wurde, war das kostengünstige Bauen und damit die Anwendung typisierter Bauformen. Durch das typisierte Bauen können Planungs- und Genehmigungsprozesse verkürzt und deutlich kostengünstiger gestaltet werden. Serielles Bauen hingegen wird von den Teilnehmenden nicht befürwortet. Dieses sei nur in Großserie kostengünstiger, entsprechende Produktionsstätten seien in Schleswig-Holstein kaum vorhanden und es bestünde die Gefahr, dass die Individualität im Bau verloren ginge.

Als Antwort auf gesellschaftliche Trends sollte aber dennoch auf spezifische Bedarfe eingegangen und entsprechend der Bau von kleinen Wohnungen weiterhin umgesetzt werden. Gleichzeitig wird empfohlen, auf ein möglichst ausgeglichenes Wohnraumangebot zu achten, damit keine Nutzer:innengruppe ausgeschlossen wird.

Themen mit niedriger Priorität

Als eine weitere Maßnahme wurde über die Überbauung von ebenerdigen Parkplätzen diskutiert. Vor allem zu Beginn des Prozesses wurde diese Maßnahme als besonders relevant eingeschätzt. Der Vorschlag war dabei, Parken im Erdgeschoss zu ermöglichen und darüber Wohnraum zu schaffen – z.B. auf bestehenden großen Parkplätzen. Am Ende des Prozesses wurde die Relevanz als weniger wichtig eingestuft. Zudem müsste zuerst geprüft werden, ob die Hansestadt Lübeck Flächen bzw. bereits bestehende Parkflächen hat, bei denen ein solches Modell funktionieren könnte.

Für die Wohnungsvermittlung der Hansestadt Lübeck sind Kriterien, wie beispielsweise Dringlichkeit und Wartezeit, ausschlaggebend. Es handelt sich dabei dementsprechend nicht explizit um spezifische Zielgruppen, die „bevorzugt“ vermittelt werden. Die Vermittlung verläuft immer über eine individuelle Beurteilung anhand des Kriteriensets. Die Bevorzugung nach Zielgruppe könnte als zusätzliches Kriterium bei der Wohnraumvermittlung unterstützen.

Diskutiert wurde auch das Thema Beschäftigtenwohnen. Insbesondere zur Fachkräftegewinnung, aber auch als Unterstützungsleistung für Auszubildende bietet Beschäftigtenwohnen nicht unwesentliche Anreize zur Entscheidung für Lübeck als Wohn- und Arbeitsort. Nichts desto trotz konnte in Lübeck keine explizite Fachkräftegruppe identifiziert werden, die spezifisch gefördert werden sollte, weshalb die Priorität dieses Maßnahmenansatzes schlussendlich als eher gering eingeschätzt wurde. Die Hansestadt Lübeck sollte jedoch projektspezifisch für Kooperationen mit der Stadt, Betrieben und Wohnungsgesellschaften offen sein, um Beschäftigtenwohnen bei Bedarf zu ermöglichen.

Um den Flächenverbrauch in der Hansestadt Lübeck möglichst niedrig zu halten, sollten Nachverdichtungskonzepte im Quartierszusammenhang geprüft werden. Im Prozess konnte festgestellt werden, dass dieses Thema teils kontrovers diskutiert wurde. Einerseits ist Nachverdichtung ein guter Ansatz, jedoch muss dabei darauf geachtet werden, diese möglichst verträglich zu gestalten und mit der Grünraumentwicklung zusammenzudenken. Gerade in städtischen Quartieren hat grüne und blaue Infrastruktur als klimatischer Ausgleichsraum und Erholungsraum eine hohe Bedeutung.

Einerseits wurde bereits auf das Bauen typologisierter Grundrisse eingegangen, andererseits sollte es dort, wo es als sinnvolle Ergänzung dienen kann, auch spezielle Wohnformen, wie z.B. Tiny-Häuser, geben. Die Priorität liegt aber eher auf der Schaffung klassischer Typologien, damit zunächst Wohnraum für breite Zielgruppen geschaffen wird.

Typologien wurden nun bereits mehrmals als ein wichtiges Themenfeld genannt. Dazu könnte auch gehören, mehr Gemeinschaftsflächen zu planen und somit den individuellen Wohnflächenbedarf zu senken. Gemeinschaftsflächen haben nicht nur Flächeneinsparpotentiale, sondern kennzeichnen sich auch durch eine soziale Komponente, die vor Vereinsamung schützen kann und gute Nachbarschaften fördert. Eine Herausforderung solcher Gemeinschaftsflächen ist der Betrieb und die Pflege dieser.

Leerstehende gewerbliche Gebäude in der Stadt sind auch in der Hansestadt Lübeck ein präsentes Thema. Bereits von Beginn des Prozesses wurde eine Umnutzung dieser thematisiert. Insbesondere in der Innenstadt könnte eine Umnutzung von leerstehenden Obergeschossen von Gewerbeimmobilien ein interessanter Ansatz sein. Im Erdgeschoss verbleibt die Gewerbeeinheit, während darüber Wohnungen entstehen. Das würde auch die Lebendigkeit der Innenstadt fördern. Am Ende des Prozesses wurde jedoch die Relevanz dieses Ansatzes als eher gering angesehen.

Über den gesamten Prozess hinweg wurden viele Themen und Themenbereiche immer wieder diskutiert. Teilweise haben sich die Meinungen, hinsichtlich Relevanz der aufgestellten Themen, von Beginn bis zum Ende des Prozesses stark geändert, teilweise hat sich die Relevanz aber auch verstärkt. Zudem zeigte sich während des Prozesses, dass Meinungen Einzelner bei bestimmten Themen stark auseinanderdriften, während bei anderen Themen eine große Einigkeit herrscht.

Die einzelnen Maßnahmenansätze werden im Anschluss entsprechend ihrer Priorität detailliert als Tabelle dargestellt. In dieser lässt sich ableiten, ob die entsprechenden Maßnahmen neu, oder ob diese bereits geplant sind bzw. sich schon in der Umsetzung befinden. Auch der Umsetzungshorizont sowie die Verantwortlichkeiten lassen sich aus der Übersicht ablesen. Es werden nur Maßnahmen in der Tabelle dargestellt, bei der die Hansestadt Lübeck einen Handlungsspielraum aufweisen kann. Maßnahmen, die nur vom Land Schleswig-Holstein realisierbar sind, werden daher nicht im Ergebnisbericht aufgeführt.

Fazit

Der Dialogprozess endete vorerst mit der dritten Veranstaltung. An den drei Terminen der Dialogveranstaltung wurde auf Basis unterschiedlicher Methodiken viel diskutiert, priorisiert, Austausch gefördert und versucht, möglichst passende Maßnahmenansätze für die Hansestadt Lübeck zu identifizieren. Das Ziel der Verwaltung, den Austausch unter den Akteur:innen aufzunehmen, zu bündeln und zum Schluss ein Bündel von aktuell sinnvollen Maßnahmen zusammenstellen zu können, wurde erreicht.

In der Nachbearbeitung des Prozesses müssen nun Maßnahmen beschlossen und Entscheidungen getroffen werden. Viele der Maßnahmen beziehen sich auf Neubauten und Regelungen für Neubauprojekte. Dabei geht es einerseits oft um die Reduzierung von Standards und die Schaffung von typologisierten Grundrissen. Andererseits spielt auch das Ziel der

Reduktion des Flächenverbrauchs eine zentrale Rolle in Zusammenhang damit, wie weiterer Wohnraum geschaffen werden kann.

Mit diesem Ergebnisbericht wurde ein Überblick über die erarbeiteten Themen vorgelegt, welcher zukünftig eine Basis für Beschlussvorlagen dienen soll. Für einen anhaltenden Diskurs mit neuen Ideen und weiteren Maßnahmen sollte der Dialog in regelmäßigen Abständen weitergeführt werden.

Herr Christoph Kostka, Geschäftsführer des VNW Landesverbands Schleswig-Holstein, lobte die Hansestadt in seinem Vortrag, den er in der letzten Veranstaltung der Dialogreihe hielt. Die kontinuierlich fortgeschriebene Datengrundlage auf Basis der Wohnraumentwicklung durch den Wohnungsmarktbericht sowie die hohe Gesprächsbereitschaft unter den Akteur:innen der Stadt stellen eine gute Grundlage für die strategische Entwicklung des Wohnungsmarktes dar. Die Hansestadt Lübeck hat nun also die Aufgabe, die Maßnahmenansätze strategisch einzubringen und auf Basis der bereits vorhandenen Daten den Wohnungsmarkt weiterhin in die richtige Richtung zu entwickeln.

Auf den folgenden Seiten sind die Maßnahmen noch einmal tabellarisch aufgeführt.

Maßnahmenübersicht HL

Nr.	Maßnahmenansatz	Beschreibung / Hintergrund	Priorität	Status	Umsetzungshorizont	Verantwortlich
1	**Vergünstigte Vergabe städtischer Grundstücke**	Die Maßnahme wird von den Teilnehmend durchgehend befürwortet. Nach den Vorgaben der Gemeindeordnung SH dürfen Grundstücke jedoch nicht unterhalb des Verkehrswertes veräußert werden. Bei Vorhaben, wie beim Lauerhofer Feld, wird beim Geschosswohnungsbau auf eine Vergabe zum Höchstpreis verzichtet, um die Kosten nicht unnötig in die Höhe zu treiben. Die Maßnahme wird evaluiert und bei Bedarf für zukünftige Vergaben angepasst.	Hoch	In Umsetzung	Kurzfristig	Liegenschaften
2	**Aufstellung einer Zweckentfremdungssatzung**	Grundlage ist das Wohnraumschutzgesetz (SHWoSchG), welches im Juli 2024 beschlossen wurde. Die Aufstellung einer Zweckentfremdungssatzung ist in Vorbereitung und der Entwurf wurde bereits der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt. Laut der Teilnehmenden soll der Fokus auf dem Verbot von Ferienwohnungen liegen.	Hoch	In Vorbereitung	Kurzfristig	Stadtplanung
3	**Kommunalen Flächenankauf weiterführen**	Die aktive Baulandentwicklung wurde in der Anlage C zum Grundlagenbeschluss zum Flächennutzungsplan beschlossen (VO/2021/10558-06). Beim Ankauf von Flächen ist die Hansestadt Lübeck an die Gemeindeordnung SH gebunden und darf Vermögensgegenstände nur erwerben, soweit diese in absehbarer Zeit zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind (bspw. zur Umsetzung des Flächennutzungsplanes). Die Kosten für einen Flächenerwerb werden einzelfallbezogen im städtischen Haushalt angemeldet. Ein Bodenfonds zur strategischen Bodenbevorratung o.ä. gibt es bei der HL nicht bzw. ist rechtlich nicht umsetzbar.	Hoch	In Umsetzung	Langfristig	Liegenschaften, KWL
4	**Regelstandard Einfaches Bauen als Pilotprojekt anwenden**	Das Thema Reduzierung von Standards treibt viele Teilnehmende um. Mit dem neuen Regelstandard im geförderten Wohnungsbau gibt es einen beschlossenen Standard-Katalog, der sich auch auf den freifinanzierten Wohnungsbau übertragen ließe. Die Teilnehmenden sind sich einig, wenn dieser umgesetzt werden soll, dann darf dieser nicht mit individuellen städtischen Vorgaben konterkariert werden. Von den Teilnehmenden wird ein Pilotprojekt vorgeschlagen.	Hoch	Neu	Mittelfristig	Stadtplanung
5	**Zweite-Reihe-Bebauung für Einfamilienhäuser ermöglichen**	Es besteht in der HL ein nicht unerhebliches Potenzial für Nachverdichtungen auf großen Grundstücken (sog. Zweite-Reihe-Bebauung). Diese i.d.R. eher flächenintensive Wohnbebauung könnte dann umgesetzt werden, ohne dafür neue Flächen im Außenbereich in Anspruch zu nehmen.	Hoch	In Umsetzung	Kurzfristig	Stadtplanung

6	**Erarbeitung Leitbild "+1"**	Die Teilnehmenden der Diskussion sehen eine Verknüpfung der Maßnahmenansätze „Leitbild +1“ und „Quartierskonzepte zu Nachverdichtung und Aufstockung“ als einen strategischen Ansatz, der in Lübeck funktionieren könnte, um mehr Wohnraum zu schaffen. Da es in Lübeck aus Sicht der Teilnehmenden strenge Vorgaben bzgl. des Baus in die Höhe gibt, bietet ein gemeinsam getragenes Leitbild das Potential die als bisher verträglichen Höhen zu hinterfragen und in Quartieren, in denen es passt, eine oder auch zwei Etagen aufzustocken bzw. bereits in der Planungsphase mit höheren Geschossigkeiten in die Diskussion zu gehen.	Hoch	Neu	Kurzfristig	Stadtplanung
7	**Neuaufstellung Flächennutzungsplan beschleunigen**	Mit dem Grundlagenbeschluss zum Flächennutzungsplan (VO/2021/10558-08-01) wurde politisch festgelegt, wie viel ha für wohnbauliche Siedlungsentwicklung in einer Perspektive bis 2040 dargestellt werden sollen. Die beschlossenen 35 ha werden im sich aktuell in der Neuaufstellung befindlichen Flächennutzungsplan räumlich verortet. Die Beauftragung zur Durchführung des förmlichen Verfahrens und der Umweltprüfung ist Anfang 2025 erfolgt.	Hoch	In Vorbereitung	Mittelfristig	Stadtplanung
8	**Barrierefrei bauen**	Dort, wo die HL Einfluss nehmen kann, sollte generell barrierefrei/ -arm gebaut werden, um Wohnraum für alle Personengruppen - unabhängig von Lebensalter & Beiinträchtigungsgrad - zu schaffen.	Hoch	Neu	Langfristig	Stadtplanung
9	**Erbbaurechte verbleiben bei der HL**	Erbbaurechte sind nach wie vor ein wichtiges Instrument zur Stabilisierung des Wohnungsmarktes. Die überwiegende Mehrheit hält es für sinnvoll an der bestehenden Beschlussfassung für Mehrfamilienhäuser festzuhalten: VO/2021/10473, 1b) "Erbbaurechtsgrundstücke sind, unabhängig ob diese bereits nach dem Wohnungseigentumsgesetz (WEG) geteilt, im Eigentum der Hansestadt Lübeck zu halten und nicht an die Erbbauberechtigten zu verkaufen."	Mittel	In Umsetzung	Langfristig	Liegenschaften
10	**Drittel-Mix aus Mietwohnungsbau, frei finanziertem und sozialen Wohnungsbau umsetzen**	Laut den Teilnehmenden ist bei der Schaffung von Wohnraum der Fokus ausschließlich auf Mietwohnungsbau nicht entscheidend. Die Teilnehmenden einigten sich in dieser Diskussion darauf, dass die Förderung von Mietwohnungen ein wichtiger Bestandteil der Wohnungspolitik ist, aber auch die Bildung von Eigentum ermöglicht werden muss. Es sollten jedoch die Rahmenbedingungen für das jeweilige Projekt berücksichtigt werden. Der Drittel-Mix bildet einen geeigneten Orientierungsrahmen.	Mittel	In Umsetzung	Langfristig	Stadtplanung
11	**Anwendung typisierter Bauformen**	Aus Sicht der Teilnehmenden sollten sich die städtischen Vorgaben an den Anforderungen des typisierten Bauens orientieren (z.B. Zuschnitt der Grundstücke), um Planungs- und Genehmigungsprozesse zu verkürzen und damit kostengünstiges Bauen zu ermöglichen.	Mittel	Neu	Mittelfristig	Stadtplanung

12	**Hohen Anteil von kleinen Wohnungen umsetzen**	Der Fokus auf kleine Wohnungen als Antwort auf bestehende gesellschaftliche Trends (wie z.B. die Singularisierung) muss beibehalten werden. Das Angebot an Wohnraum muss jedoch möglichst ausgeglichen sein, es braucht sowohl kleine als auch größere Wohnungen.	Mittel	In Umsetzung	Kurzfristig	Stadtplanung
13	**Quartierskonzepte zur Nachverdichtung und Aufstockung**	Potentiale zur Nachverdichtung gilt es im Quartierszusammenhang zu beurteilen, eine allgemeingültige Haltung gibt es nicht. Es sind daher individuelle Nachverdichtungskonzepte für entsprechende Siedlungen zu erstellen.	Mittel	Neu	Mittelfristig	Stadtplanung
14	**Überbauung ebenerdiger Parkplatzanlagen für Wohnen**	Die Teilnehmenden der Diskussion schätzen eine Überbauung von Parkplätzen als einen möglichen Maßnahmenansatz für Lübeck ein. Dafür bedarf es jedoch eine genaue Prüfung, welche Standorte dafür überhaupt in Frage kämen.	Niedrig	Neu	Langfristig	Stadtplanung
15	**Bevorzugung von Zielgruppen mit spezifischen Bedarfen**	Bei der Wohnungsvermittlung sind die zentralen Kriterien Dringlichkeit und Wartezeit. Dabei wird explizit auf Haushalte geschaut, die dringend auf eine Wohnung angewiesen sind (nachgewiesenermaßen Arbeit-, Ausbildungs- und Studienplatz). Es gibt Wohnungen mit Zweckbindungen für bestimmte Personengruppen (Schwerbehinderte, Ältere, Kinderreiche Familien), dieser Anteil ist jedoch vergleichsweise gering. Die Teilnehmenden sehen es jedoch als langfristig erforderlich an, bestimmte Zielgruppen expliziter zu unterstützen. Diese Zielgruppen müssten gemeinsam mit den zuständigen Stelle der Sozialen Sicherung definiert werden.	Niedrig	Neu	Kurzfristig	Soziale Sicherung
16	**Kooperationen für das Beschäftigtenwohnen initiieren**	Die Diskussionsrunde sieht hier insbesondere die Kooperation zwischen Stadt, Betrieb und Wohnungsgesellschaften als sinnvollen Maßnahmenansatz. Es sollten Kooperationen dieser Art gefördert oder sogar von der Hansestadt Lübeck initiiert werden, um dazu beizutragen, Fachkräfte zu gewinnen und in Lübeck zu halten. Dazu könnte das Thema „Beschäftigtenwohnen“ z.B. bei der IHK und Wirtschaftsverbänden platziert werden, um zu eruieren, ob z.B. bestehende Fachkräfteinitiativen das Thema Wohnen bereits mitdenken.	Niedrig	Neu	Mittelfristig	
17	**Über bestehende Angebote und Plattformen zu "alternativen" Wohnformen und Möglichkeiten des Wohnungstauschs informieren, um Interessierte zu vernetzen**	Der Bereich Soziale Sicherung wurde von der Politik beauftragt die Umsetzbarkeit einer "Wohnungstauschbörse" zu prüfen. Das Zwischenergebnis zeigt auf, dass eine Tauschbörse nicht zum Erfolg führen wird. Gründe sind u.a. Unverhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Nutzen sowie die fehlende Nachfrage. Eine Tauschbörse wird daher seitens der Verwaltung - der Gremienvorlage des Prüfberichts vorgreifend - nicht empfohlen. Derzeit werden Alternativen erarbeitet und der Politik als Vorschlag vorgelegt. Dabei wird es darum gehen, bestehende Angebote und Plattformen zu nutzen und diese für Interessierte zu vernetzen (Stand 26.11.24).	Niedrig	In Prüfung	Mittelfristig	Soziale Sicherung

18	**Anwendung spezieller Wohnformen im Einzelfall**	Spezielle Wohnformen werden regelhaft mitgedacht und dort umgesetzt, wo sie eine sinnvolle Ergänzung im Wohnangebot darstellen. Die Priorität bei der Wohnraumschaffung liegt derzeit jedoch auf den "klassischen" Typologien, da diese eine größeren Beitrag dazu leisten, den Wohnungsmarkt in der HL zu entlasten.	Niedrig	In Umsetzung	Langfristig	Stadtplanung
19	**Stärkere Berücksichtigung von Gemeinschaftsflächen in Wohnbauprojekten**	Gemeinschaftsflächen können neben der Einsparung des individuellen Wohnflächenbedarfs auch ein Mittel gegen Vereinsamung und für gute Nachbarschaften sein. Gerade diese soziale Komponente sollte langfristig (auch unter Einbezug bestimmter Zielgruppen) mitgedacht werden. Eine Herausforderung stellt der Betrieb / Pflege der Gemeinschaftsflächen dar, hier müssten je nach Art und Nutzer:innengruppe Betriebsmodelle definiert werden, die u.a. die Wirtschaftlichkeit sicherstellen.	Niedrig	Neu	Kurzfristig	Stadtplanung
20	**Umnutzung von leerstehenden gewerblichen Obergeschossen in der Innenstadt**	Für die Teilnehmenden ist ein denkbarer strategischer Ansatz die Umnutzung von leerstehenden innerstädtischen Gewerbeeinheiten in den Obergeschossen. Dieses Potential zur Schaffung von Wohnraum werde noch nicht genügend ausgeschöpft. Eine systematische Erfassung leerstehender Gewerbeeinheiten über die Erdgeschosse hinaus, würde eine notwendige (Daten-) Grundlage schaffen, um mit entsprechenden Eigentümer:innen ins Gespräch zu gehen. Die Einflussnahme der HL auf die tatsächliche Umnutzung der Gewerbeeinheiten ist gering, denn die Objekte sind überwiegend im privaten Eigentum. Handlungsspielraum gäbe es Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Die HL könnte auf das Thema aktiver aufmerksam machen und mit guten Beispielen werben. Bestehende Plattformen und etablierte Formate, wie z.B. der jährlich stattfindende Lübecker Immobiliengipfel, könnten dafür genutzt werden.	Niedrig	Neu	Langfristig	Stadtplanung, Wirtschaftsförderung

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, April 2024

Protokoll: Auftaktveranstaltung Dialogprozess zur Wohnungsmarktstrategie

20.03.2024, 17:00-19:30 Uhr, Große Börse im Rathaus

TOP 1 - Begrüßung

Zu Beginn der Auftaktveranstaltung des Dialogprozesses zur Wohnungsmarktstrategie begrüßt Bausenatorin Joanna Hagen die anwesenden Expert:innen aus Politik, Wohnungswirtschaft, Interessensvertretungen sowie den Fachverwaltungen und wünscht viel Erfolg für die anstehende Veranstaltungsreihe.

TOP 2 – Auftakt zum Dialogprozess

Nina Maaß, Flächenmanagerin in der Abteilung Stadtentwicklung, erläutert anschließend die Rahmenbedingungen der Wohnungsmarktstrategie für die Hansestadt Lübeck.

Gemäß einem Beschluss der Lübecker Bürgerschaft im Januar 2023 soll neben einem Wohnungsmarktbericht auch ein Wohnungsmarktkonzept erarbeitet werden. Während der Wohnungsmarktbericht in der Regel alle zwei Jahre aktualisiert wird, stammt das letzte Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2013.

Zur Umsetzungsplanung fand im Februar 2023 ein Austausch zwischen Fachverwaltung sowie den bau- und sozialpolitischen Sprecher:innen der Fraktionen in der Lübecker Bürgerschaft statt.

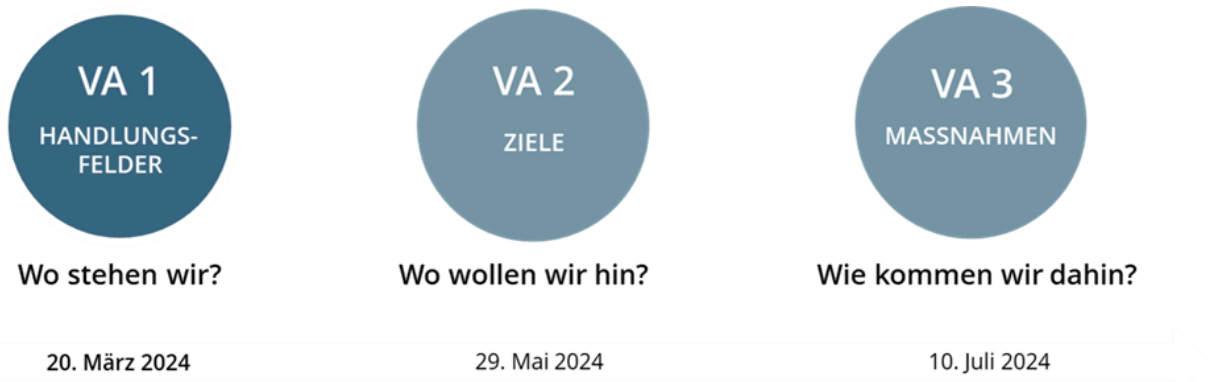


Abbildung 1: Aufbau der Dialogreihe (Quelle: Hansestadt Lübeck 2024)

Dabei wurde erörtert, dass viele Inhalte, welche im Wohnungsmarktkonzept aufgearbeitet werden sollen, bereits im Wohnungsmarktbericht behandelt werden. Dazu zählen die Prognose der Haushalte für die nächsten 10/15 Jahre sowie der Abgleich von Angebot und Nachfrage auf dem

Wohnungsmarkt. Gleichzeitig stellten die Teilnehmenden des Austausches fest, dass eine große Gesprächsbereitschaft aller relevanten Akteur:innen des Lübecker Wohnungsmarktes besteht und diese genutzt werden soll.

Aus diesem Grund wurde der Dialogprozess zur Wohnungsmarktstrategie auf den Weg gebracht. Dieser setzt sich aus drei Dialogveranstaltungen zusammen (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 2: Begrüßung der Teilnehmenden durch Joanna Hagen (Aufnahme: FUB IGES 2024)

Ziel der ersten Veranstaltung ist es, die Teilnehmenden auf einen gemeinsamen Wissensstand zu bringen sowie gemeinsam übergeordnete Themen und Handlungsfelder für den Wohnungsmarkt zu identifizieren.

Den Strategieprozess wird die Hansestadt Lübeck mit der Unterstützung von FUB IGES Wohnen+Immobilien+Umwelt GmbH aus Hamburg durchführen. Thorsten Hühn, Abteilungsleiter bei FUB IGES, stellt kurz das Hamburger Unternehmen vor, welches seit 1992 Wohnungs- und Immobilienmarktforschung und -beratung anbietet, sowie seit 2022 unter dem Dach der IGES Gruppe aus Berlin tätig ist und seit mehreren Jahren auch den qualifizierten Mietspiegel für die Hansestadt Lübeck erstellt.

TOP 3 – Wohnen in Zahlen – Trends auf dem Lübecker Wohnungsmarkt

Im ersten Impulsvortrag der Auftaktveranstaltung stellt Iris Kötter, Wohnungsmarktanalystin bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH), die aktuellen Rahmenbedingungen auf dem Lübecker Wohnungsmarkt vor. Die IB.SH erstellt regelmäßig Wohnungsmarktprofile, welche Daten zur Wohnungsnachfrage, zum Wohnungsangebot, zum Wohnungsmarkt sowie den Wohnpräferenzen enthalten. Darüber hinaus sind Prognosen Teil der Wohnungsmarktbeobachtung. Abbildung 4 fasst einige der im Vortrag skizzierten Entwicklungen zusammen. Ausführliche Informationen können den angehängten Folien entnommen werden.

Abbildung 3: Vortrag von Iris Kötter (Aufnahme: FUB IGES 2024)

Auf die Rückfrage aus dem Plenum, wann mit einer aktualisierten Zahl der Haushalte in der Hansestadt Lübeck zu rechnen ist, verweist die Fachverwaltung auf die ausstehende Veröffentlichung der Zensus-Ergebnisse, mit welcher im Juni zu rechnen sei.

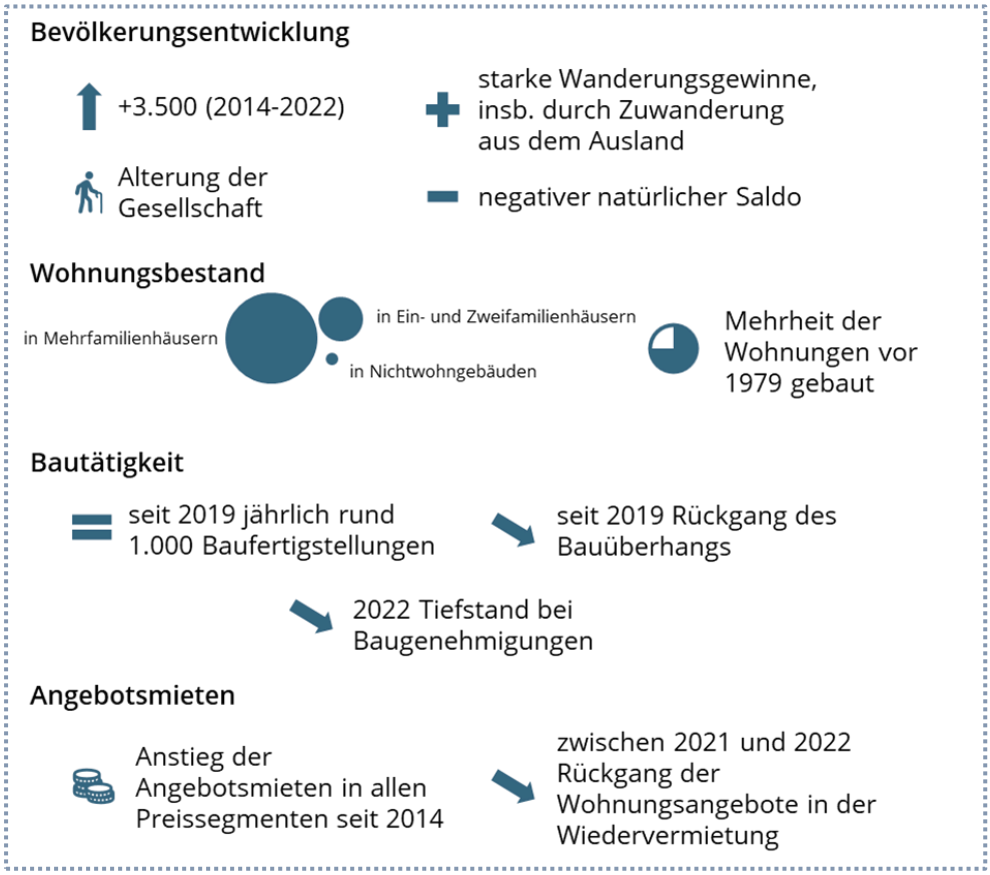


Abbildung 4: Trends auf dem Lübecker Wohnungsmarkt (Quelle: FUB IGES 2024 in Anlehnung an den Impulsvortrag von Iris Kötter)

TOP 4 – Rahmenbedingungen des Wohnungsmarktes – Aktuelle Situation der Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein

Die Leitfrage „Wo stehen wir bei der sozialen Wohnraumförderung“ steht im Fokus des zweiten Impulsvortrags von Herrn Dr. Maik Krüger, Leiter des Referats für Wohnraumförderung, Recht des Wohnungswesens und Wohngeld im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein.

Aktuell gebe es in allen Regionen des Landes Wohnraumbedarfe, da unterschiedliche Zielgruppen auch unterschiedliche Anforderungen an den Wohnraum haben. Die Bedarfe an Neubauwohnungen, beispielsweise von älteren Personen, welche ihr Einfamilienhaus verlassen möchten und eine barrierefreie Wohnung suchen oder von jungen Familien, welche größeren Wohnraum benötigen, stehen einer dynamischen Zinsentwicklung sowie hohen Baukosten gegenüber.

Schon ohne Qualitäts- und Anforderungsveränderungen hat sich der Baupreisindex für Wohngebäude seit dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt, dazu kommen Kosten zur Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften wie dem GEG, der EnEV oder Ansprüche an die Barrierefreiheit.

Entsprechend hoch sind die Erwartungen an die Mietwohnraumförderung zur Errichtung von bezahlbarem bzw. sozialem Wohnraum. Seit 2022 hat sich der Trend einer rückläufigen Zahl an geförderten Wohneinheiten umgekehrt, allein von 2022 auf 2023 hat er sich auf 2.054 mehr als verdoppelt. Auch in den ersten vier Wochen des Jahres 2024 war eine sehr hohe Antragszahl zu verzeichnen.

In der aktuellen Förderperiode von 2023 bis 2026 stehen jährlich 300 Millionen Euro an Landes- und Bundesmitteln für die Wohnraumförderung zur Verfügung, welche als Darlehen und Zuschüsse ausgezahlt werden. Dazu kommen weitere Erhöhungen, im Jahr 2023 wurden 175 Millionen Euro an Zuschüssen ergänzt.

Abbildung 5: Vortrag Dr. Maik Krüger (Aufnahme: FUB IGES 2024)

Abbildung 6 zeigt die wichtigsten Eckdaten der Wohnraumförderung in der aktuellen Förderperiode, weitere Details können den angehängten Folien entnommen werden.

Bereits im Anschluss an den Vortrag von Herrn Dr. Krüger werden Nachfragen zu der aktuellen Gestaltung der Wohnraumförderung gestellt. Dabei geht es etwa um den Förderstopp, welcher aktuell landesweit gilt, sowie um Einschätzungen, welche Maßnahmen einen maßgeblichen Einfluss auf die Baukosten haben. Diese Thematiken werden im anschließenden Austausch an den Thementischen vertieft.

- Zuschuss bis 1.500 Euro je m² Wohnfläche
- Bewilligungsmieten zwischen 6,50 Euro und 6,80 Euro
- 2023 Neueinführung der sog. „Neubaugleichen Sanierung“
- 2023 Umstellung der energetischen Anforderungen auf eine CO2-Betrachtung
- Derzeit Erarbeitung und Anwendung des „Regelstandards“

Abbildung 6: Eckdaten der Wohnraumförderung 2023 bis 2026 (Quelle: FUB IGES 2024 nach Dr. Maik Krüger 2024)

TOP 5 – World-Café – Wo stehen wir und was bewegt uns?

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Impulsvorträgen werden anschließend an vier Thementischen Leitfragen zur aktuellen Entwicklung auf dem Lübecker Wohnungsmarkt diskutiert. Die Teilnehmenden an den Tischen wurden durch die Gastgeber:innen im Voraus so aufgeteilt, dass in jeder Diskussionsgruppe ein möglichst breites Spektrum an Vertreter:innen der unterschiedlichen Akteursgruppen sowie politischen Fraktionen anwesend sind. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Diskussionen an den vier Tischen kurz dargestellt.

Tisch 1 – Neubau in der Stadt

Thema am ersten Tisch ist die Einschätzung zur aktuellen Situation im Wohnungsneubau. Die Teilnehmenden diskutieren vor dem Hintergrund eines recht konstanten Neubaus in den vergangenen Jahren sowie einem Bedarf von 6.500 Wohneinheiten bis zum Jahr 2040. Auch demographische Aspekte sowie Klimaschutzziele sollen bei der Diskussion berücksichtigt werden.

Wie den Diskussionsergebnissen in Abbildung 7 zu entnehmen ist, kritisieren die Teilnehmenden die zum Teil hohen Anforderungen an Neubauvorhaben, welche günstigen Wohnkosten entgegenstehen. Zudem wird gefordert, dass der Neubau auch für unterschiedliche Nachfragegruppen Angebote bereitstellen sollte.

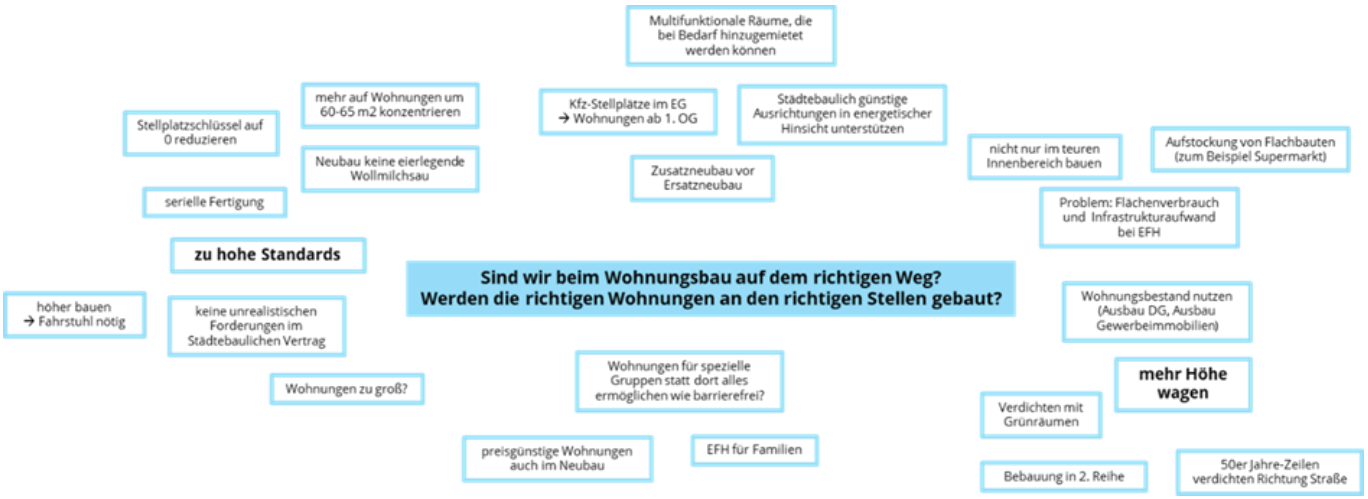


Abbildung 7: Ergebnisse Tisch 1 (Quelle: FUB IGES 2024, eigene Darstellung)

573 von 929 in Zusammenstellung

Tisch 2 – Zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Wohnungsbestands

Am zweiten Tisch des World-Cafés wird der Fokus auf den Bestand gelegt. 2/3 der Wohnungen in Lübeck liegen in Mehrfamilienhäusern, ebenso viele sind vermietet. Gleichzeitig gibt es in der Hansestadt eine sehr niedrige Leerstandsquote von 0,6 % und einen Anteil an Zweitwohnsitzen von 3%. Ein Großteil des älteren Wohnungsbestands ist noch nicht modernisiert.

In der Diskussion wird schnell deutlich, dass die Erwartungen an den Bestand nicht zu groß sein sollten. Er stellt heute einen Großteil der bezahlbaren Wohnungen im Stadtgebiet bereit. Ziel sollte daher nicht sein, den Bestand durch Modernisierungen auf Neubaustandard zu bringen. Wie Abbildung 8 zu entnehmen ist, werden von den Teilnehmenden neben Herausforderungen auch Chancen genannt, wie der Bestand zu einer guten Entwicklung des Wohnungsmarktes beitragen kann.

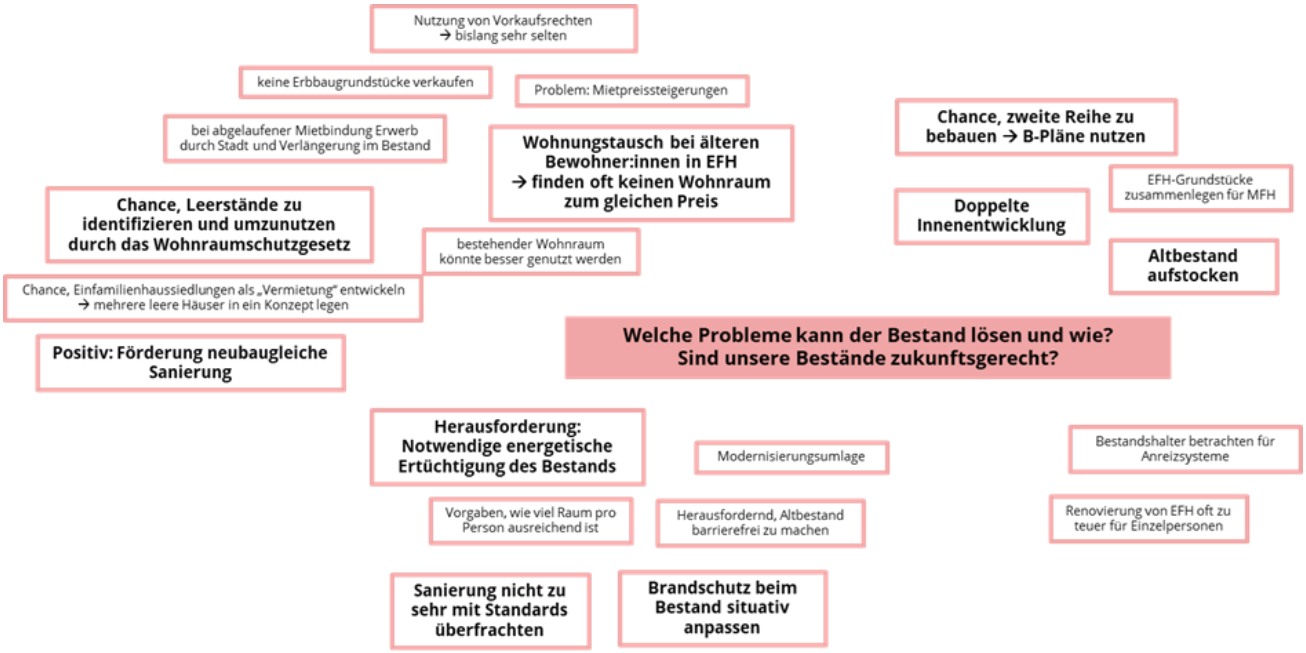


Abbildung 8: Ergebnisse Tisch 2 (Quelle: FUB IGES 2024, eigene Darstellung)

Tisch 3 – Bezahlbares Wohnraumangebot

Abbildung 9: Diskussion der Ergebnisse (Quelle: FUB IGES 2024, eigene Darstellung)

Der Wohnungsmarkt der Hansestadt Lübeck ist durch die 2023 in Kraft getretene Landesverordnung als angespannter Wohnungsmarkt klassifiziert. Im Bestand gelten rund 90 % der Wohnungen als preisgünstig, bei Neuvermietungen beträgt der Anteil rund 1/3. Der Bestand an öffentlich geförderten Wohnungen wird in den kommenden Jahren stark zurückgehen.

Die Teilnehmenden sehen aktuell eine Verknappung der ohnehin rückläufigen Zahl an bezahlbaren Wohnungen. Es werden unterschiedliche Nachfragegruppen genannt, für welche es zu wenig bezahlbare Angebote gibt. Als große Herausforderungen werden auch hier die steigenden Baukosten gesehen. Dazu wird geäußert, dass neben dem preisgünstigen Wohnraum auch das mittlere Marktsegment nicht vergessen werden darf. Abbildung fasst die Themen der Diskussion schlagwortartig zusammen.

Abbildung 10: Ergebnisse Tisch 3 (Quelle: FUB IGES 2024, eigene Darstellung)

Tisch 4 – Wohnen für alle Lebenslagen

Die Heterogenisierung der Gesellschaft sorgt auch in der Hansestadt Lübeck für einen Anstieg an besonderen Wohnbedarfen. Die Menschen werden älter und leben häufiger allein. Die steigende Zahl an Haushalten bis 2039 ergibt sich ausschließlich aus der Zunahme an Ein-Personen-Haushalten.
Die Teilnehmenden an Tisch 4 nennen, wie Abbildung 11 zu entnehmen ist, unterschiedliche Wohnmodelle, welche aus ihrer Sicht von der Nachfrageseite benötigt und gewünscht werden. Zentral ist, dass es auch in Zukunft durchmischte Stadtteile geben soll. Auch wird angemerkt, dass die Wohnraumvermittlung zentraler organisiert werden könnte.

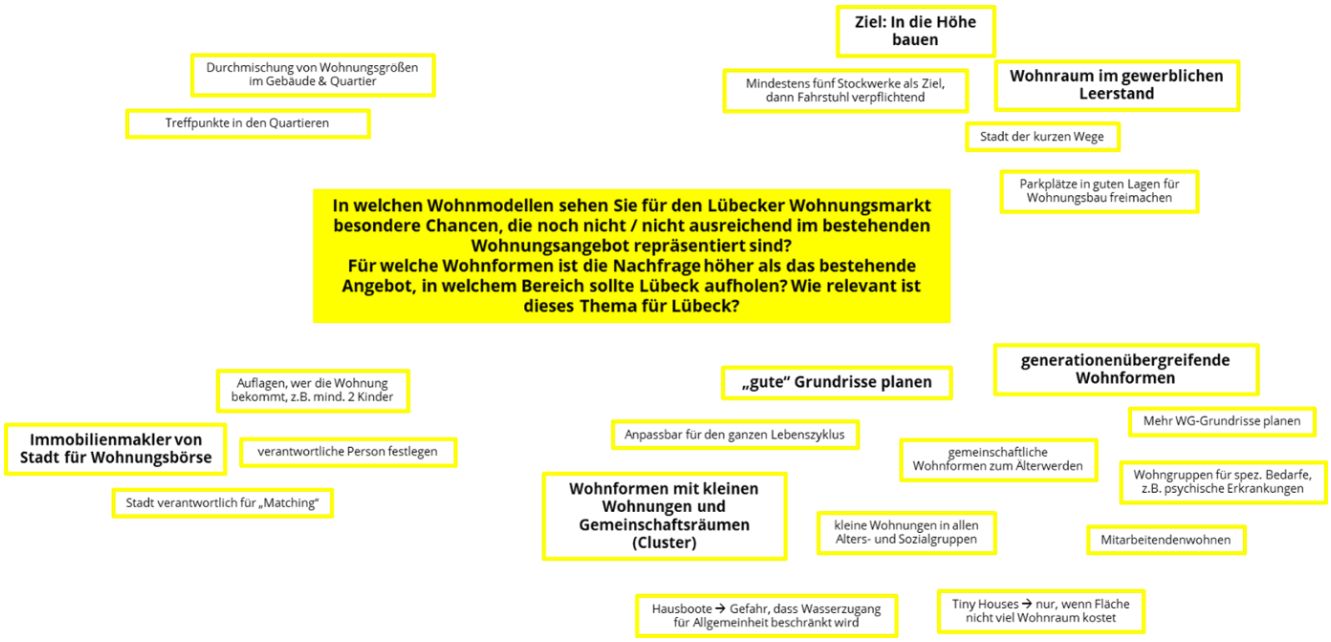


Abbildung 11: Ergebnisse Tisch 4 (Quelle: FUB IGES 2024, eigene Darstellung)

TOP 6 – Abschluss und Ausblick

In der zweiten Dialogveranstaltung am 29. Mai soll es um die Festlegung von Zielen für die Wohnungsmarktentwicklung gehen. Die Auswertungen der Diskussionsergebnisse aus dem World-Café sollen hierfür eine Grundlage bieten.

Die Teilnehmenden werden rechtzeitig zur Sitzung durch die Hansestadt Lübeck eingeladen.

Das Feedback zur Veranstaltung ist positiv, von 17 Teilnehmenden an der abschließenden Umfrage bewerten vier die Veranstaltung mit der Schulnote „sehr gut", zwölf mit der Schulnote „gut" und eine Person mit der Schulnote „befriedigend".

Verfasser:innen

FUB IGES
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung

576 von 929 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, Juli 2024

Protokoll: 2. Veranstaltung des Dialogprozesses zur Wohnungsmarktstrategie

10.07.2024, 17:00-19:00 Uhr, Lübeck Port Authority

TOP 1 - Begrüßung

Die zweite Veranstaltung des Dialogprozesses zur Wohnungsmarktstrategie wurde von der Bausenatorin Joanna Hagen eröffnet. Sie begrüßt alle anwesenden Expert:innen, gibt einen kurzen Rückblick auf die erste Veranstaltung der Dialogreihe und wünscht viel Erfolg für die folgende Veranstaltung.

TOP 2 – Rückblick Auftakt

Im Anschluss gibt FUB IGES einen kurzen Rückblick zur Auftaktveranstaltung, die am 20.03.2024 stattgefunden hat. Dabei wird kurz erläutert, welche inhaltlichen und methodischen Schwerpunkte in der vergangenen Sitzung Thema waren (nachzulesen im Protokoll von der Auftaktveranstaltung).

TOP 3 – Ziele der 2. Dialogveranstaltung

Es folgt weitergehend die Darstellung der Ziele dieser Sitzung durch FUB IGES. In der ersten Veranstaltung ging es insbesondere darum, relevante Themen zu erarbeiten und Handlungsfelder zu thematisieren, die eine Rolle auf dem Wohnungsmarkt der Hansestadt Lübeck spielen. In der zweiten Sitzung der Dialogveranstaltung soll es im Folgenden darum gehen, aus den erarbeiteten Themen der ersten Sitzung Ziele festzulegen und zu priorisieren. Dabei steht die Leitfrage „Wo wollen wir hin?“ im Vordergrund.

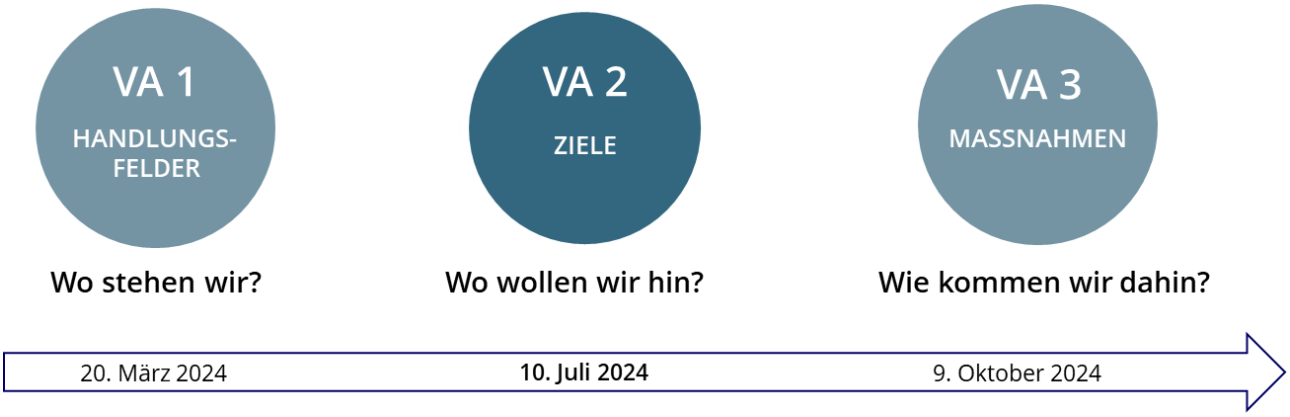


Abbildung 1: Aufbau der Dialogreihe (Quelle: Hansestadt Lübeck 2024)

TOP 4 – Vorstellung ausgewählter Thesen

Für die Einführung in den nächsten Teil wird zunächst das Vorgehen erläutert, wie die Thesen entstanden sind. Die Ergebnisse aus dem World Café der ersten Sitzung wurden dafür zunächst gesichtet und kategorisiert. Im folgenden Arbeitsschritt wurden diese Themen, Stichpunkte und Ideen entsprechend folgenden Themenclustern zugeordnet:

- Die Situation auf dem Wohnungsmarkt wird sich weiter verschärfen und macht unbequeme Instrumente erforderlich
- Um das Bauen von neuen Wohnungen zu ermöglichen, müssen Standards und Vorgaben angepasst werden
- Der Versorgungsauftrag für das Wohnen umfasst nicht nur die reine Bereitstellung von ausreichend Wohnraum, sondern auch ein ausdifferenziertes und bedarfsgerechtes Wohnangebot (Angebot und Nachfrage)
- Zukunftsfähige wohnbauliche Entwicklung bedeutet die gezielte Steigerung von Flächenproduktivität

Aus den Themen der ersten Veranstaltung wurden dann in einem weiteren Arbeitsschritt Thesen formuliert, die für die zweite Veranstaltung eine Diskussionsgrundlage bieten. Für jedes Themencluster sind dabei sechs bis neun Thesen entstanden.

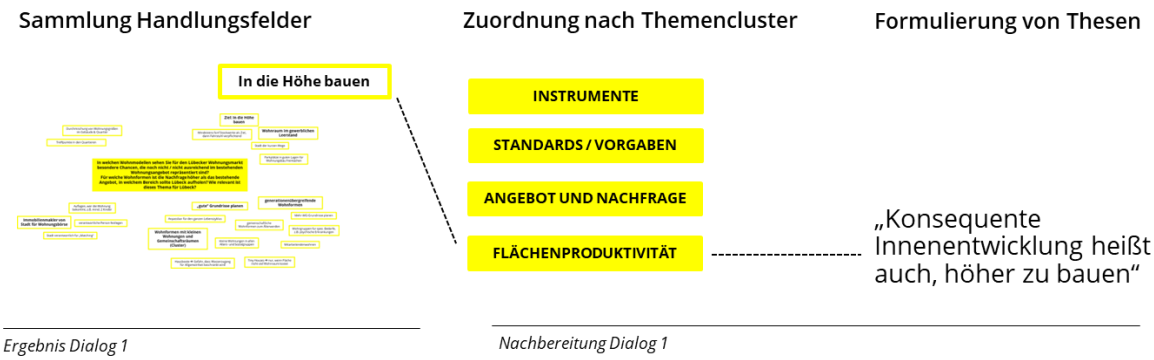


Abbildung 2: Vorgehen bei der Definition von Thesen (Quelle: Hansestadt Lübeck 2024)

Anschließend werden acht Thesen, zwei aus jedem Themencluster, mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt. Diese werden im Dialog von FUB IGES vorgetragen, sodass die Teilnehmer:innen einen Ersten Einblick in die Themencluster bekommen sowie vorab Pro und Kontra Argumente zu den ausgewählten Thesen abwägen können.

578 von 929 in Zusammenstellung

TOP 5 – Marktphase

In der Marktphase haben die Teilnehmer:innen nun die Möglichkeit, die formulierten Thesen zu bewerten und zu priorisieren.

Dafür gibt es pro Themencluster einen „Marktstand“ mit den jeweiligen Thesen. Die Teilnehmer:innen bekommen Klebepunkte, mit denen sie die jeweiligen Thesen von „Stimme gar nicht zu“ bis „Stimme voll zu“ bewerten können. Zusätzlich gibt es noch zwei Klebepunkte, mit denen die Teilnehmenden die Thesen markieren können, die für sie persönlich besonders wichtig sind. Jede:r Teilnehmer:in hat jeweils einen Klebepunkt pro These und zwei Priorisierungspunkte pro Themencluster.

Als zusätzliche Information und Hilfestellung für die Teilnehmer:innen gibt es an jedem Marktstand einen Flyer, der alle Thesen pro Themencluster mit jeweils zwei Pro und zwei Kontra Argumenten enthält. Dieser Flyer gibt Impulse und weitere Informationen, die als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage dienen können. Die Flyer sind diesem Protokoll angehängt.

Die Teilnehmer:innen können sich währenddessen frei von einem Marktstand zum nächsten bewegen, und haben zusätzlich die Möglichkeit miteinander zu diskutieren oder auch Fragen direkt an die Fachverwaltung bzw. die Moderator:innen zu stellen.

Nach ca. 45 Minuten werden die Priorisierungsergebnisse sowie besonders interessante Abstimmungsergebnisse zu einzelnen Thesen von den Moderator:innen zusammengefasst.

Abbildung 3: Teilnehmer:innen bei der Diskussion an den Stellwänden (Quelle: FUB IGES 2024)

Stellwand 1: „Die Situation auf dem Wohnungsmarkt wird sich weiter verschärfen und macht unbequeme Instrumente erforderlich“

Im ersten Themencluster wird zunächst auf die These „Eine Fehlbelegung von gefördertem Wohnraum muss verhindert werden, um die Versorgung der darauf angewiesenen Bedarfsgruppen zu gewährleisten“ eingegangen. Dazu wird diskutiert, wie sinnvoll beispielsweise Fehlbelegungsabgaben sind. Ein:e Teilnehmer:in geht auf den hohen bürokratischen Aufwand ein, der sich durch diese Regelungen ergebe. Eine Überprüfung, ob jemand berechtigt ist in einer geförderten Wohnung zu wohnen, könne nur bei einem Erst- oder Neubezug realisiert werden. Der Aufwand wäre sonst enorm hoch. Zudem sieht ein:e weitere Teilnehmer:in einen finanziellen Aufstieg von Bewohner:innen in einem Block mit geförderten Wohnungen als Chance für die Entwicklung einer heterogenen Bevölkerung.

Auch die These „Die Bereitstellung von Wohnraum für Lübecker:innen gelingt nur, wenn Zweckentfremdung und die Nutzung als Zweitwohnsitz ausgeschlossen wird“ wird im Plenum kontrovers diskutiert. Es wird ein deutliches Konfliktpotential zwischen wirtschaftlichen und sozialen Interessen ersichtlich.

Für die letzte an diesem Marktstand näher diskutierte These „Mietpreissteigerungen müssen über rechtliche Vorgaben begrenzt werden“ zeigt sich das Stimmungsbild ebenso recht divers. Während einige Teilnehmer:innen zustimmen, sind andere wiederum der Meinung, dass eine Überregulierung der rechtlichen Vorgaben zu Mietspreissteigerungen zu einem gegenteiligen Ergebnis führe, was nicht wünschenswert sei.

Stellwand 2: „Um das Bauen von neuen Wohnungen zu ermöglichen müssen Standards und Vorgaben angepasst werden“

Im zweiten Themencluster wird insbesondere auf folgende These nochmal näher eingegangen: „Qualitativ-bauliche und technische Anforderungen müssen gesenkt werden, um das Bauen zu ermöglichen“. Diese Bewertung dieser These kennzeichnet sich durch eine eindeutige Lagerbildung, sowohl in der Abstimmung als auch in der Diskussion. Die unterschiedlichen Perspektiven des Wohnungsmarktes lassen sich im Abstimmungsergebnis deutlich ablesen. Werden zum einen die bereits bestehenden Standards als zu hoch eingeschätzt, wird andererseits gewünscht Standards v.a. im Energie-Bereich weiterhin hoch zu halten. Eine mögliche Lösung in diesem Konflikt könnte eine Definition gemeinsamer Zielvorstellungen sein. Dabei könnten Vorgaben geprüft und schließlich diskutiert werden, auf welche Standards seitens der Kommune in Zukunft Einfluss genommen werden kann.

Zudem wird noch die These 6, „Dort, wo die Hansestadt Lübeck Einfluss nehmen kann, darf nur noch Zusatzneubau ermöglicht werden – ohne Ersatzneubau und keine Sanierung“ diskutiert. Es geht dabei insbesondere um die Formulierung der These, welche als sehr scharf angesehen wird. Dennoch wurde diskutiert, ob hier, statt einem „entweder-oder“ ein Handeln in Phasen sinnvoll wäre – sich also in einem ersten Schritt um Zusatzneubau zu bemühen und in einem zweiten Schritt den Fokus auf Sanierung zu legen. Insgesamt bleibt aber eine ablehnende Grundstimmung zu dieser These bestehen. Der Klimaschutz wird in der Stadt als sehr wichtig angesehen und somit steht auch die Sanierung hier im Vordergrund.

Stellwand 3: „Der Versorgungsauftrag für das Wohnen umfasst nicht nur die reine Bereitstellung von ausreichend Wohnraum, sondern auch ein ausdifferenziertes und bedarfsgerechtes Wohnangebot“

In dem dritten Themencluster wird insbesondere die These „Die soziale Wohnraumförderung muss den Fokus mehr auf Bedarfsgruppen mit mittlerem Einkommen legen“ tiefergehend erörtert. Die Gruppe der Teilnehmenden zeigt sich dabei eher unentschlossen, die meisten Abstimmungspunkte sammeln sich in der Mitte bis hin zu „Stimme voll zu“. In der Diskussion wird deutlich, dass es hier ein „sowohl als auch“ geben sollte. Gerade diese beiden Zielgruppen hätten es besonders schwer, bezahlbare Wohnungen zu finden. Problematisch sei hier allerdings die Förderung. Da ohnehin schon sehr begrenzte Fördergelder vorhanden sind, müsse eine Priorisierung vorgenommen werden.

Auch These 3 „Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, müssen darauf ausgerichtete Wohnangebote geschaffen werden“ ist für viele der Teilnehmer:innen wichtig. Die Forderung bezieht sich vor allem auf ein breit ausgestaltetes Angebot an Wohnungen – Geschosswohnungsbau als auch Einfamilienhäuser- das für einkommensschwächere sowie einkommensstärkere Fachkräfte interessant ist.. Zusätzlich sei es auch die Aufgabe der Unternehmen, sich um Wohnungen für ihre Mitarbeitenden zu kümmern.

Als letzter Punkt zu diesem Themencluster wird ein kontroverses Thema diskutiert. Es geht um die These „Die weiterhin bestehende Nachfrage nach (freistehenden) Einfamilienhäusern muss befriedigt werden“. Bei der Abstimmung zeigt sich ein heterogenes Stimmungsbild. In der Diskussion wird der Zielkonflikt deutlich. Einerseits sollte die Nachfrage der Bewohner:innen nach Einfamilienhäusern befriedigt, andererseits sollten auch die Ziele des Flächensparens eingehalten werden.

Stellwand 4: „Zukunftsfähige wohnbauliche Entwicklung bedeutet die gezielte Steigerung von Flächenproduktivität“

Die Diskussion im vierten Themencluster dreht sich insbesondere um die These „Konsequente Innenentwicklung bedeutet auch höher zu bauen“. Gerade in der HL Lübeck sei die Höhenbegrenzung für das Bauen sehr reglementiert. Viele Teilnehmer:innen sprechen sich für diese These aus, denn nur so könnten weitere Wohnungen gebaut und die Flächensparziele eingehalten werden. Andere Teilnehmer:innen sagen wiederum, dass es darauf ankomme, wo solche Gebäude errichtet werden. Sie müssten ins Umfeld passen. Es besteht Konsens, dass mit mehr Höhe lediglich die Erweiterung 1-2 Geschosse gemeint ist – keine „Hochhäuser“.

Die letzte diskutierte These des Abends lautet „Um möglichst viel Neubau zu ermöglichen, muss auch der Außenbereich, „die grüne Wiese“ in Anspruch genommen werden“. Viele Teilnehmer:innen finden diese These besonders wichtig, verdeutlichen in ihrer Abstimmung und anschließenden Diskussion jedoch einen bekannten Zielkonflikt: Die Relevanz von neuer Wohnraumschaffung versus dem Ziel einer Reduzierung von Flächenneuinanspruchnahme. Viele der Teilnehmenden halten die Bebauung des Außenbereichs für erforderlich aufgrund des

Mangels an ausreichend bebaubarer Fläche sowie der baulichen Restriktionen im Innenbereich. Demgegenüber steht u.a. die neu zu schaffende Mobilitäts- und Verkehrsinfrastruktur, die eine Neuerschließung auf der grünen Wiese erfordert. Inanspruchnahme von Fläche umfasst also nicht nur die Fläche für das Wohnen selbst.

Die Abstimmungs-Ergebnisse zu allen Thesen können dem Anhang dieses Protokolls entnommen werden.

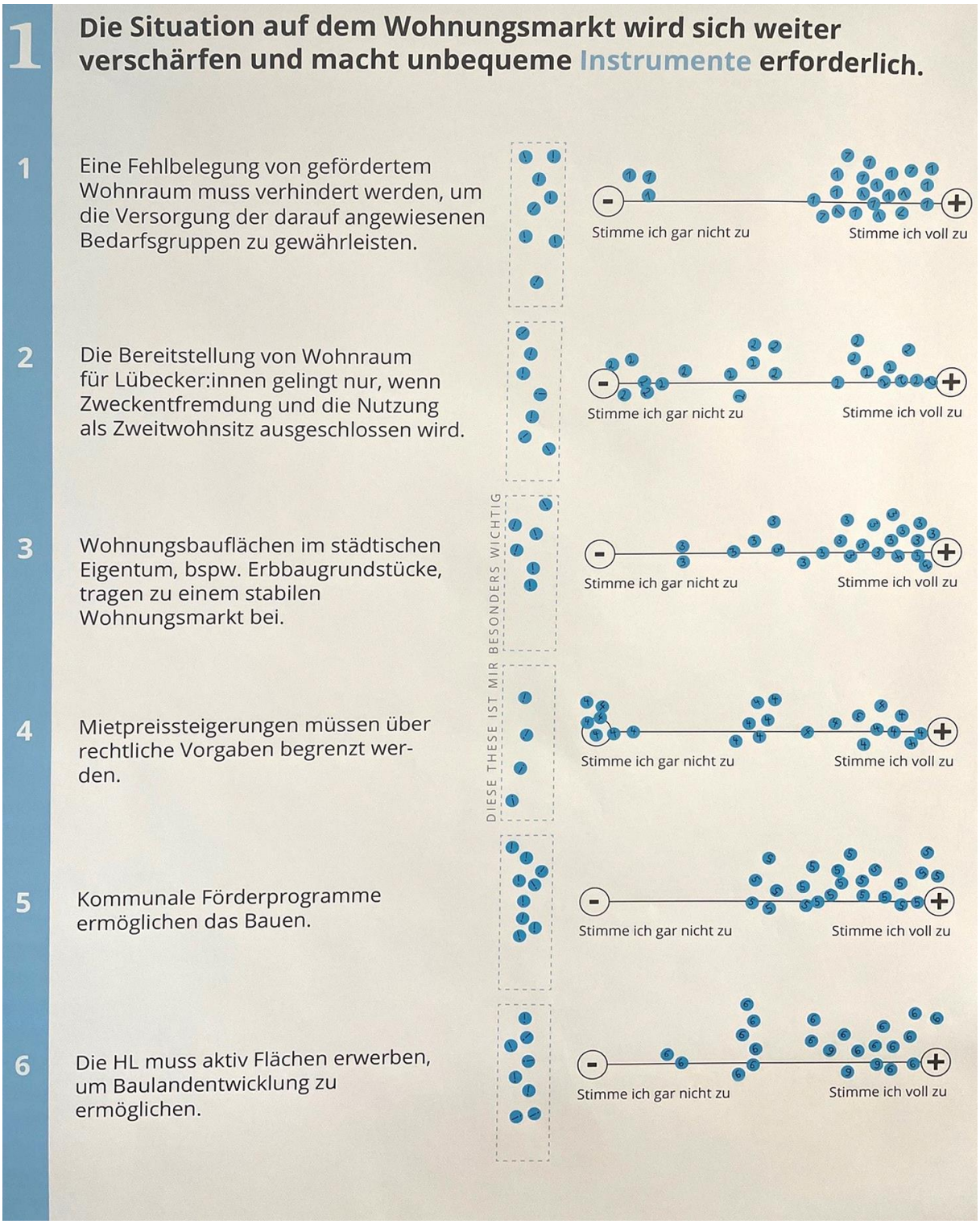
TOP 6 – Abschluss und Ausblick

Zum Ende der Veranstaltung gibt es einen weiteren Ausblick, wie nun die erarbeiteten Priorisierungen und Themen für die nächste Veranstaltung weiterverarbeitet werden. Dort soll es dann um konkrete Maßnahmen für die Hansestadt Lübeck gehen.

Aufgrund des Wunsches aus der Politik wird die Veranstaltung auf den 9. Oktober 2024 verlegt.

Das Feedback für die zweite Veranstaltung fällt positiv aus. Von den acht Teilnehmer:innen, die Feedback geben, haben zwei mit der Schulnote „sehr gut“ bewertet, fünf Personen mit der Schulnote „gut“ und eine Person mit der Schulnote „befriedigend“.

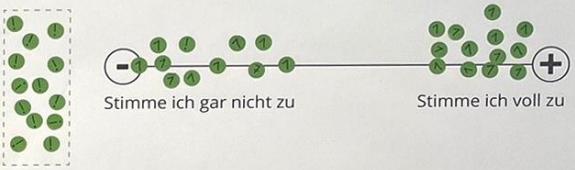
Anlage: Ergebnisse der Stellwände



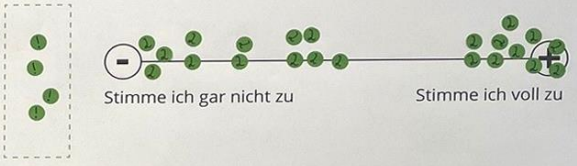
2 Um das Bauen von neuen Wohnungen zu ermöglichen, müssen Standards und Vorgaben angepasst werden.

DIESE THESE IST MIR BESONDERS WICHTIG

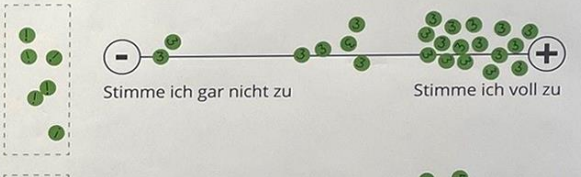
1 Qualitativ – bauliche und technische Anforderungen müssen gesenkt werden, um das Bauen zu ermöglichen.



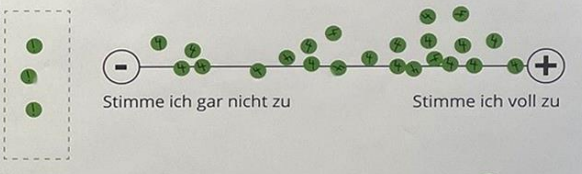
2 Die städtischen Vorgaben für Investoren müssen gesenkt werden, um überhaupt Wohnungsbau zu ermöglichen.



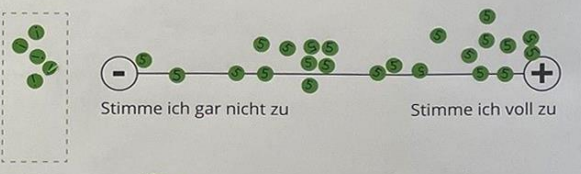
3 Bei der Entwicklung von Bauland müssen Bestandshalter mit regionalem Bezug bevorzugt werden.



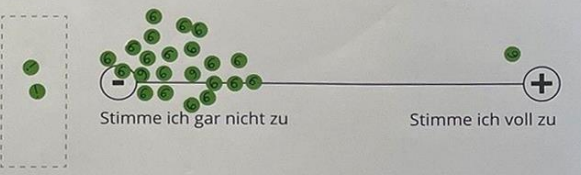
4 Bestimmte Zielgruppen müssen bei der Wohnraumvermarktung bevorzugt werden.



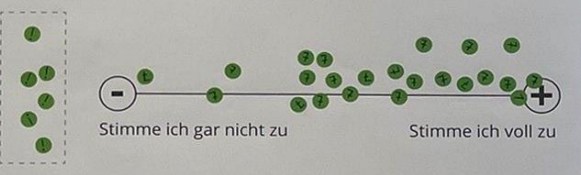
5 Der Fokus der Wohnraumförderung muss verstärkt auf den Bestand gelegt werden.



6 Dort, wo die HL Einfluss nehmen kann, darf nur noch Zusatzneubau ermöglicht werden – ohne Ersatzneubau und keine Sanierung.



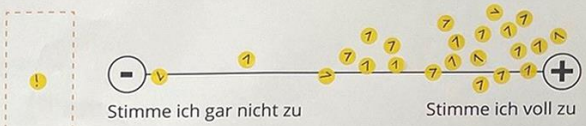
7 Die Stadt muss mehr selber bauen.



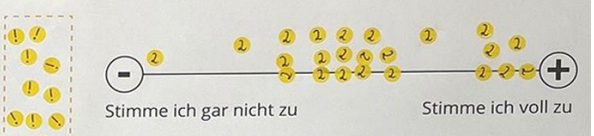
3 Der Versorgungsauftrag für das Wohnen umfasst nicht nur die reine Bereitstellung von ausreichend Wohnraum, sondern auch ein ausdifferenziertes und bedarfsgerechtes Wohnangebot.

DIESE THESE IST MIR BESONDERS WICHTIG

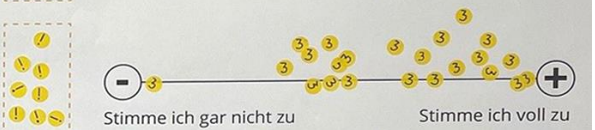
1 Lübeck soll als Oberzentrum nicht nur den Bedarf decken, sondern darüber hinaus Angebote schaffen.



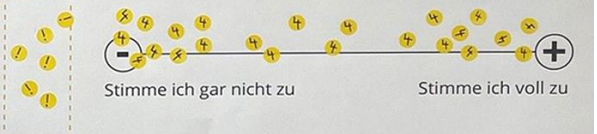
2 Die soziale Wohnraumförderung muss den Fokus mehr auf Bedarfsgruppen mit mittleren Einkommen legen.



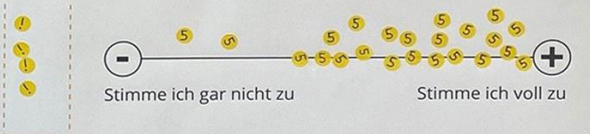
3 Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, müssen darauf ausgerichetete Wohnangebote geschaffen werden.



4 Die weiterhin bestehende Nachfrage nach (frei stehenden) Einfamilienhäusern muss befriedigt werden.

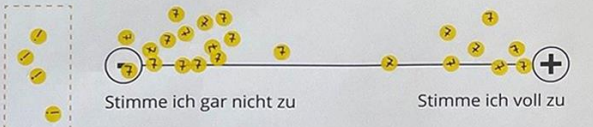


5 Statt individualisierten Wohnformen braucht es serielle Grundrisse, um den Bedarfen in allen Segmenten zügig gerecht zu werden.

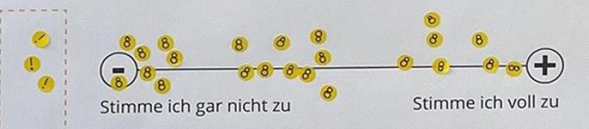


6 In Wohnprojekten kann sich die Wohnung dem Lebenszyklus anpassen.

7 Es braucht eine städtische Vermittlerrolle, die, im Sinne einer Wohnungsbörse, Angebot und Nachfrage zusammenbringen kann.



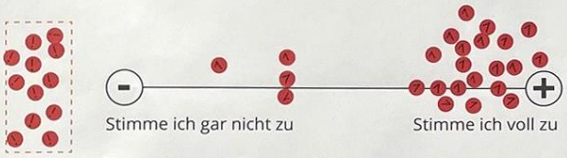
8 Spezielle Wohnformen, wie Tiny Houses oder Hausboote, sind eine sinnvolle Ergänzung im Lübecker Wohnraumangebot.



4 Zukunftsfähige wohnbauliche Entwicklung bedeutet die gezielte Steigerung von Flächenproduktivität.

DIESE THESE IST MIR BESONDERS WICHTIG

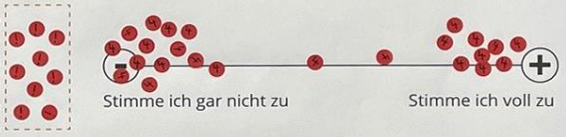
1 Konsequente Innenentwicklung bedeutet auch, höher zu bauen.



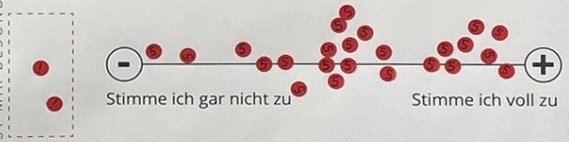
2 Halböffentliches Grün in den 50er- und 60er-Jahre-Siedlungen bietet Raum für Nachverdichtung.

3 Um mehr Wohnungen schaffen zu können, müssen vor allem kleinere Wohnungen im Geschoss-wohnungsbau geplant werden.

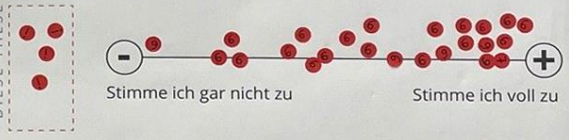
4 Um möglichst viel Neubau zu ermöglichen, muss auch der Außenbereich, „die grüne Wiese", in Anspruch genommen werden.



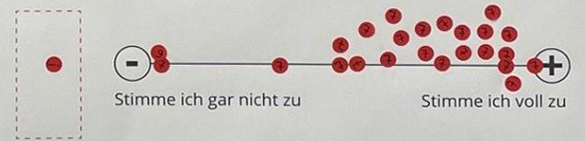
5 Nachverdichtung in zweiter Reihe muss ermöglicht werden, auch wenn nicht alle betroffenen Eigentümer zustimmen.



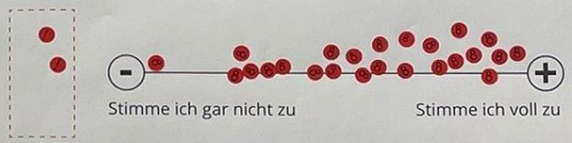
6 Damit die Chance auf ausreichend Wohnraum für alle besteht, müssen wir unsere individuellen Ansprüche an Wohnfläche reduzieren.



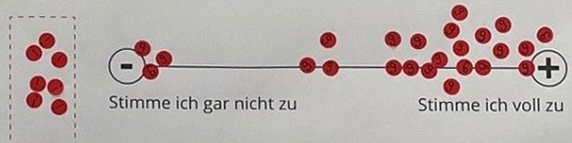
7 Gemeinschaftsflächen können den Wohnflächenbedarf insgesamt reduzieren.



8 Bestehende Gewerbeimmobilien müssen mit Wohnraum ergänzt und bei Leerstand umgenutzt werden.



9 Parkplätze in guten Lagen sind Flächenpotentiale für Wohnungsneubau, die ausgenutzt werden müssen.



Hansestadt LÜBECK

Lübeck, Oktober 2024

Protokoll: 3. Veranstaltung des Dialogprozesses zur Wohnungsmarktstrategie

09.10.2024, 17:00-19:30 Uhr, Lübeck Port Authority

TOP 1 - Begrüßung

Die dritte Veranstaltung des Dialogprozesses zur Wohnungsmarktstrategie wurde von der Bausenatorin Joanna Hagen eröffnet. Sie begrüßt alle anwesenden Expert:innen, gibt einen kurzen Rückblick auf die ersten beiden Veranstaltungen der Dialogreihe und wünscht viel Erfolg für die folgende, vorerst letzte Veranstaltung.

TOP 2 – Rückblick vorangegangene Veranstaltungen

Im Anschluss gibt FUB IGES einen kurzen Rückblick zu den beiden vergangenen Veranstaltungen, die am 20.03.2024 und am 10.07.2024 stattgefunden haben. Dabei wird kurz erläutert, welche inhaltlichen und methodischen Schwerpunkte in den vergangenen Sitzungen Thema waren (nachzulesen in den Protokollen der vorigen Veranstaltungen). Es wird zudem nochmal ein kurzer Überblick darüber verschafft, wie in der letzten Sitzung die Bepunktung der Thesen und damit die Festlegung der Prioritäten aussah.

TOP 3 – Ziele der 3. Dialogveranstaltung

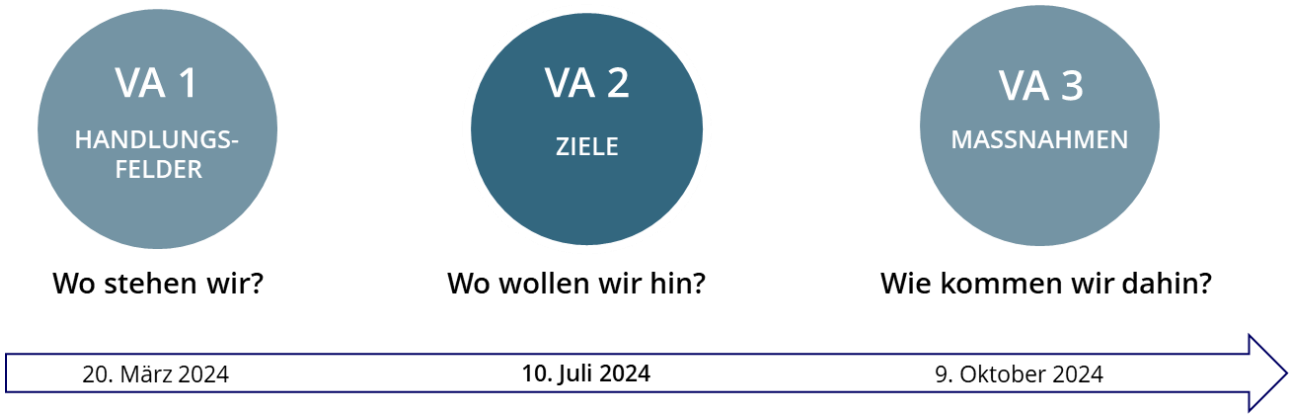


Abbildung 1: Aufbau der Dialogreihe (Quelle: Hansestadt Lübeck 2024)

587 von 929 in Zusammenstellung

Der nächste Tagesordnungspunkt zeigt die Ziele der Veranstaltung auf. Rückblickend, wie auch in Abbildung 1 erkennbar, wird noch einmal wiederholt, was in den letzten Veranstaltungen stattgefunden hat. In der ersten Veranstaltung ging es darum abzustecken, welche Themen in Lübeck dringend angegangen werden müssen und wo die Teilnehmenden Herausforderungen sehen. In der zweiten Veranstaltung wurden die Themen herausgefiltert, die eine hohe Priorität für die Teilnehmenden aufweisen. Damit sollten auch Ziele festgelegt werden, die dann in der dritten Veranstaltung mit konkreten Maßnahmenansätzen hinterlegt werden sollen. Damit steht die Leitfrage „Wie kommen wir dahin?“ in dieser Sitzung im Vordergrund.

Im Weiteren erläutert FUB IGES, wie die Hansestadt Lübeck die Thesen ausgewählt hat, welche in dieser Veranstaltung besprochen werden sollen. Dafür hat sich die Hansestadt Lübeck auf die Thesen fokussiert,

- die aus der Sicht der Teilnehmenden wichtig sind (abgeleitet aus Priorisierung in der 2. Veranstaltung)
- bei denen es einen hohen Gesprächsbedarf gibt
- bei denen die Hansestadt Lübeck selbst Handlungsspielraum hat und dieser nicht durch z.B. Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein eingeschränkt ist
- bei denen eine externe Expertise sinnvoll ist.

Dabei wurden Thesen, die beispielsweise das Thema Wohnraumförderung betreffen herausgefiltert, da dieses Thema beim Land Schleswig-Holstein liegt und Lübeck als Stadt keine größeren Handlungsspielräume hat.

Entsprechend wurden die Thesen nach Priorität in vier Kategorien eingeteilt. Folgende Kategorien sind dabei entstanden:

- Kategorie 1 – Es besteht Diskussionsbedarf.
- Kategorie 2 – Hier ist klar, was zu tun ist. Es gibt beispielsweise schon Beschlussvorlagen.
- Kategorie 3 – Nicht in kommunaler Verantwortung.
- Kategorie 4 – Wird zu einem späteren Zeitpunkt bearbeitet, da aktuell geringere Priorität.

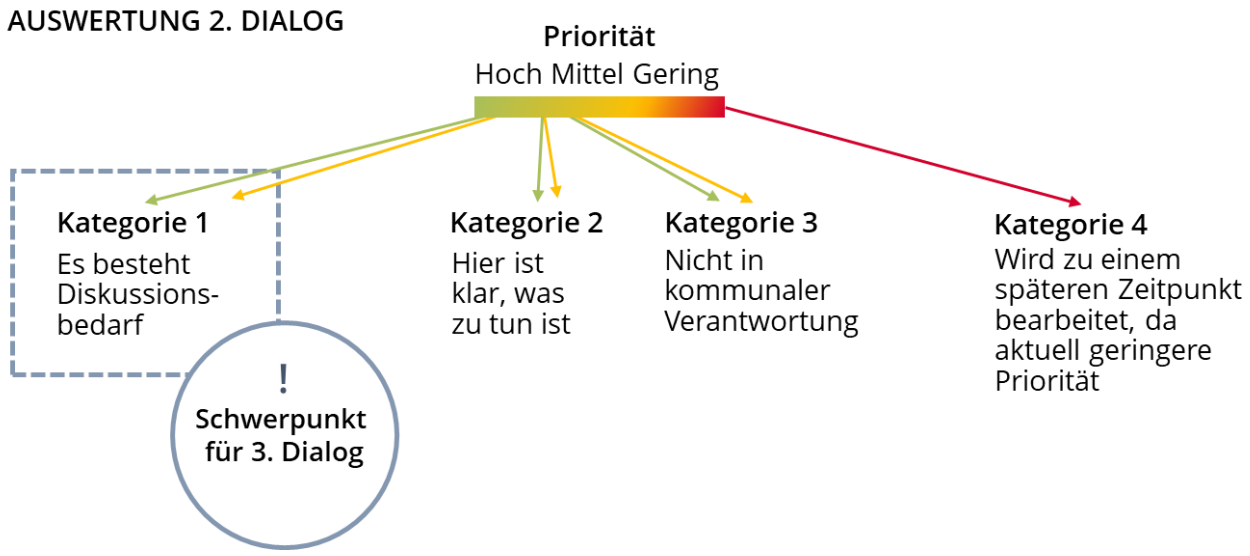


Abbildung 2: Auswertung der 2. Dialogveranstaltung (Quelle: Hansestadt Lübeck 2024)

Vor dem Hintergrund dieser Methodik wurde jede einzelne These der zweiten Dialogveranstaltung in die entsprechende Kategorie gemeinsam mit ihrer Priorität eingeordnet. Mithilfe dieser Einordnung konnten die wichtigsten zehn Thesen sowie zwei Themenschwerpunkte herausgefiltert werden, die in der dritten Veranstaltung in die Diskussion gebracht werden.

- Themenschwerpunkt „*Welche Bauformen müssen vorangebracht werden?*“
  - Konsequente Innenentwicklung bedeutet auch, höher zu bauen.
  - Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, müssen darauf ausgerichtete Wohnangebote geschaffen werden.
  - Parkplätze in guten Lagen sind Flächenpotentiale für Wohnungsneubau, die ausgenutzt werden müssen.
  - Statt individualisierten Wohnformen braucht es serielle Grundrisse, um den Bedarfen in allen Segmenten zügig gerecht zu werden.
  - In Wohnprojekten kann sich die Wohnung dem Lebenszyklus anpassen.
  - Bestehende Gewerbeimmobilien müssen mit Wohnraum ergänzt und bei Leerstand umgenutzt werden.
- Themenschwerpunkt „*Wie kann die Kommune das Bauen befördern?*“
  - Kommunale Förderprogramme ermöglichen das Bauen.
  - Bei der Entwicklung von Bauland müssen Bestandshalter mit regionalem Bezug bevorzugt werden.
  - Die Stadt muss mehr selber bauen.
  - Die städtischen Vorgaben für Investoren müssen gesenkt werden, um überhaupt Wohnungsbau zu ermöglichen

Auf Basis dieser ausgewählten Themenschwerpunkte gab es im Anschluss jeweils einen Impulsvortrag von externen Experten.

589 von 929 in Zusammenstellung

TOP 4.1 – Impulsvortrag von Herrn Christoph Kostka (Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V., Geschäftsführer VNW-Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)

Im ersten Impulsvortrag wurde von Herrn Kostka vom Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen (VNW) auf den Themenschwerpunkt „Möglichkeiten der Kommune zur Steuerung der Wohnungsmarktentwicklung mit dem Blick von außen“ eingegangen. Der VNW wurde 1900 als Prüfungs- und Interessenverband der ersten Wohnungsbaugenossenschaften gegründet. Der VNW sieht sich als Verteter verantwortungsvoller Bestandshalter und steht für „gutes, sicheres, bezahlbares Wohnen für Viele“.

In seinem Vortrag geht Herr Kostka zunächst auf die Thesen zum Themenschwerpunkt ein und berichtet des Weiteren über Preisentwicklungen sowie Möglichkeiten der Kommune einzugreifen.

Herr Kostka nimmt abschließend Bezug auf die Hansestadt Lübeck und die bestehenden Instrumente sowie Berichte und Konzepte des Lübecker Wohnungsmarktes. Er stellt heraus, dass Lübeck aus seiner Sicht wohnungsmarktstrategisch bereits gut aufgestellt ist. Die bestehende Gesprächsbereitschaft der Akteur:innen sollte weiterhin genutzt werden.

Ausführlichere Informationen können den angehängten Folien entnommen werden.

TOP 4.2 – Impulsvortrag von Herrn Roland Burwitz (BSP Architekten BDA, Geschäftsführer)

Im zweiten Impulsvortrag hat Herr Burwitz einige Projekte zu den entsprechenden Themenschwerpunkten vorgestellt. Dabei hat er sowohl positive Beispiele vorgestellt, die in der Umsetzung gut funktioniert haben. Andererseits hat er auch Beispiele vorgestellt, die nicht gut geplant waren und somit hohe Kosten entstanden sind, die aber nicht den gewünschten Nutzen haben. Beispielhaft kann hier Folie 38 genannt werden. Bei dem Projekt wurde eine große Tiefgarage geplant, welche nun allerdings von den Bewohner:innen aus Kostengründen nicht genutzt wird. Dies hat zum einen die Baukosten in die Höhe getrieben, zum anderen profitiert nun niemand von den ungenutzten Parkplätzen.

Weitere Beispiele können auch hier den angehängten Folien entnommen werden.

TOP 5 – Workshop-Phase

Nach den beiden Impulsvorträgen wurde den Teilnehmenden die Workshop-Phase erläutert.

In dieser gibt es zwei Thementische, aufgeteilt nach den beiden Schwerpunktthemen. Thementisch 1 behandelt das Schwerpunktthema „Welche Bauformen müssen vorangebracht werden?“ und Thementisch 2 beschäftigt sich mit dem Schwerpunktthema „Wie kann die Kommune das Bauen befördern?“.

Für die Diskussion an den Tischen wurden Handlungsansätze und Beispiele pro These vorbereitet, auf Basis derer ein Weg für Lübeck diskutiert werden soll. Dafür wurden anfangs die Handlungsansätze kurz vorgestellt.

Thementisch „Welche Bauformen müssen vorangebracht werden?“

These 1 „Konsequente Innenentwicklung bedeutet auch, höher zu bauen“

Für diese These wurden insbesondere die Maßnahmenansätze „Leitbild +1“ und „Quartierskonzepte zur Nachverdichtung und Aufstockung“ als mögliche Handlungsschwerpunkte für Lübeck diskutiert.

Der Maßnahmenansatz des stadtweiten Höhenentwicklungskonzeptes wurde als nicht zielführend erachtet, da es als ein zu starres Instrument betrachtet wird.

Für das „Leitbild +1“ gab es in der Diskussion Zustimmung. Es wurde insbesondere als Sensibilisierung für den Bau und als Möglichkeit für die Stadtentwicklung gesehen. Das Leitbild sollte so festgelegt werden, dass nicht grundsätzlich eine Etage mehr gebaut oder nachverdichtet wird, sondern dort, wo es passt. Die Teilnehmenden sehen in dieser Form der Umsetzung eine Steigerung der örtlichen Flexibilität. Selbst gewählte Einschränkungen bezüglich der Höhe werden damit zum Teil in Frage gestellt, gleichzeitig besteht in ohnehin schon stark verdichteten Bereichen kein Zwang höher zu bauen.

Im Sinne des Quartiersansatzes ist Nachverdichtung für Wohnen und Qualifizierung von Grünflächen unbedingt zusammenzudenken. Quartierskonzepte bieten mehr Möglichkeiten für ganzheitliche Ansätze mit sozialen, Freiraum und anderen Komponenten.

Mit dem Hintergrund des Vortrages des Referenten Herrn Roland Burwitz (Architekt) sahen die Teilnehmenden eine sinnvolle und gut ausgestaltete Aufstockung mit weiteren Etagen als sinnvolle Lösung neue Wohnungen zu schaffen, ohne weiter Flächen in Anspruch zu nehmen.

Auch der Maßnahmenansatz der Quartierskonzepte wurden im Zusammenhang mit einem „Leitbild +1“ als ein interessanter Ansatz für Lübeck diskutiert.

<u>Strategie für Lübeck?</u>

- ➔ Die Teilnehmenden der Diskussion sehen eine Verknüpfung der Maßnahmenansätze „Leitbild +1“ und „Quartierskonzepte zu Nachverdichtung und Aufstockung“ als einen strategischen Ansatz, der in Lübeck funktionieren könnte, um mehr Wohnraum zu schaffen. Da es in Lübeck aus Sicht der Teilnehmenden strenge Vorgaben bzgl. des Baus in die Höhe gibt, bietet ein gemeinsam getragenes Leitbild das Potential die als bisher verträglichen Höhen zu hinterfragen und in Quartieren, in denen es passt, eine oder auch zwei Etagen aufzustocken bzw. bereits in der Planungsphase mit höheren Geschossigkeiten in die Diskussion zu gehen.

These 2 „Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, müssen darauf ausgerichtete Wohnangebote geschaffen werden“

In der zweiten Veranstaltung haben die Teilnehmenden dieser These eine hohe Priorität beigemessen. Bei dieser Diskussion zum Thema Maßnahmenansätze, sahen die Teilnehmenden dieses Thema aus kommunaler Perspektive als eher nicht mehr relevant an, sondern sehen die Verantwortung eher auf der Seite der Unternehmen. Ebenso zweifelten die Teilnehmenden an, ob

es in Lübeck explizite Fachkräftegruppen gäbe, für die spezifische Wohnungen gebaut werden müssten. Für studentisches Wohnen wurde ein Handlungsbedarf gesehen.

Doch insbesondere für gastronomische Fachkräfte im Stadtteil Travemünde könnte Beschäftigtenwohnen ein Baustein zur Sicherung von Fachkräften sein. Die Schaffung von Betriebswohnungen bspw. zur Bedingung für Betriebserweiterungen zu machen wurde allerdings nicht befürwortet. Auch für den Bereich Pflege oder generell Medizin und Gesundheitswesen sehen die Teilnehmenden die Maßnahmenansätze für sinnvoll an. Die Wohnungsgesellschaft TRAVE berichtet von einer Anfrage des UKSH. Diese haben eine Kooperation angefragt, um Fachkräfte unterzubringen.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Die Diskussionsrunde sieht hier insbesondere die Kooperation zwischen Stadt, Betrieb und Wohnungsgesellschaften als sinnvollen Maßnahmenansatz. Es sollten Kooperationen dieser Art gefördert oder sogar von der Hansestadt Lübeck initiiert werden, um dazu beizutragen, Fachkräfte zu gewinnen und in Lübeck zu halten. Dazu könnte das Thema „Beschäftigtenwohnen“ z.B. bei der IHK und Wirtschaftsverbänden platziert werden, um zu eruieren, ob z.B. bestehende Fachkräfteinitiativen das Thema Wohnen bereits mitdenken.

These 3 „Parkplätze in guten Lagen sind Flächenpotenziale für Wohnungsneubau, die ausgenutzt werden müssen“

Die Diskussion zu dieser These konzentriert sich insbesondere auf die Überbauung von Parkplatzflächen, denn hier wird insbesondere der Grundsatz verfolgt „jede Überbauung schafft Wohnraum“. Es wird betont, dass so die Möglichkeit bestehe, den vorhandenen Platz effizient zu nutzen. Zudem wird hier auch vom Referenten bestätigt, dass ebenerdige Parkplätze kostengünstiger sind und eine Überbauung von Parkplätzen mit Geschosswohnungsbau somit rentabler wäre, als eine Tiefgarage zu bauen. Als Alternative kostengünstigere Alternativen zu Tiefgaragen wurden Garagengeschosse in den Erdgeschossen oder Quartiersgaragen diskutiert. Sie könnten so konzipiert werden, dass bei Abnahme der Stellplatzbedarfe Teilflächen umbaut und anderen Nutzungen zugeführt werden können.

Gleichzeitig sollte vorab analysiert werden, ob und wenn ja wie viele Parkplätze benötigt werden. Ungenutzte Stellplätze treiben Baukosten unnötig hoch und somit auch die Mietkosten. Daher sollte hier genau abgewogen werden, wie viele Stellplätze benötigt werden. Im Zuge dessen wird als weiteres Thema eröffnet, ob ein großes Parkplatzangebot den Kauf von Autos fördert und ob die Stadt das möchte. Je größer das Stellplatzangebot, desto einladender ist es, diese auch zu nutzen.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Die Teilnehmenden der Diskussion schätzen eine Überbauung von Parkplätzen als einen möglichen Maßnahmenansatz für Lübeck ein. Dafür bedarf es jedoch eine genaue Prüfung, welche Standorte dafür überhaupt in Frage kämen.

These 4 „Statt individualisierten Wohnformen braucht es serielle Grundrisse, um dem Bedarf in allen Segmenten zügig gerecht zu werden“

Bei der Diskussion zu dieser These wird klar: Lübeck muss kostengünstiger bauen. Gleichzeitig ist sich die Runde einig, dass serielles Bauen im klassischen Sinne für Lübeck nicht zielführend ist. Serielles Bauen sei nur in Großserie kostengünstiger, da Bauteile im Vorfeld produziert werden müssten und entsprechende Produktionsstätten bzw. Anbieter in Schleswig-Holstein bisher kaum verbreitet sind. Es wird sich aber auch die Frage gestellt, inwieweit die Stadt überhaupt auf solche Bauformen Einfluss nehmen kann.

Um die Anforderung von „kostengünstiger bauen“ realisieren zu können, wäre laut Vorschlag der Teilnehmenden kein serielles Bauen, sondern das typisierte Bauen sinnvoll. Dies würde bereits gemacht und sollte gestärkt werden. Durch das Duplizieren bereits gebauter Bautypen wird es ermöglicht, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu verkürzen. Dafür bedarf es jedoch eine Reduzierung / Vereinfachung städtischer Vorgaben. Genannte Aspekte, die die Umsetzung von typisiertem Bauen erschweren, waren strenge Vorgaben zu Wohnungsgrößen und Anzahl sowie vielfältige und individuelle Zuschnitte von Baufenstern in Bebauungsplänen.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Aus Sicht der Teilnehmenden sollten sich die städtischen Vorgaben an den Anforderungen des typisierten Bauens orientieren, um Planungs- und Genehmigungsprozesse zu verkürzen und damit kostengünstiges Bauen zu ermöglichen.

These 5 „In Wohnprojekten kann sich die Wohnung dem Lebenszyklus anpassen“

In dieser Diskussion ist insbesondere der Maßnahmenansatz „Gezielte/vergünstigte Vergabe städtischer Grundstücke“ hervorgehoben worden. Dieser Ansatz wird bereits praktiziert und sollte beibehalten werden. Die Teilnehmenden hielten es in der Diskussion für sehr wichtig, eine Chance für private Bauherren zu schaffen und damit auch Baugemeinschaften oder Bauprojekte zu fördern. Häufig sind genau diese Bauprojekte als sozial nachhaltig zu verstehen. Dabei sollten auch Wohnprojekte und deren spezifische Ziele berücksichtigt werden.

Aus der Diskussion ging hervor, dass eine Beratung für Wohnprojekte in Lübeck begrüßenswert wäre. Bereits vorhanden sind jedoch Beratungen durch freie Büros.

Zudem gaben die Teilnehmenden mit Bezugnahme auf den vorangegangenen Vortrag von Herrn Burwitz an, dass konsequent auf barrierefreies Bauen gesetzt werden sollte. So erspare man sich von Beginn an einen teuren Umbau, wenn diese Barrierefreiheit im Haus benötigt wird.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Die Teilnehmenden hielten insbesondere den Maßnahmenansatz „gezielte/vergünstigte Vergabe städtischer Grundstücke“ für einen sinnvollen Weg, der weiter forciert werden sollte, mit dem Ziel insbesondere Baugemeinschaften und Wohnprojekte zu

berücksichtigen. Dort, wo die HL Einfluss nehmen kann, sollte generell barrierefrei gebaut werden, um Wohnraum für alle Generationen zu schaffen.

These 6 „Bestehende Gewerbeimmobilien müssen mit Wohnraum ergänzt und bei Leerstand umgenutzt werden“

Die Teilnehmenden haben insbesondere diskutiert, dass dieser These nicht generell zugestimmt wird, denn insbesondere wurde dort für den Maßnahmenansatz „Umnutzung von Gewerbeeinheiten“ erwogen, dass dies nur in der Kernstadt erfolgen sollte. Bevor dort Gewerbeimmobilien leer stehen, sollen diese lieber partiell zu Wohnungen ausgebaut werden.

Gleichzeitig sehen die Teilnehmenden die Umnutzung von Gewerbeimmobilien in den Gewerbegebieten nicht als sinnvoll an. Dafür sei der bürokratische Aufwand und auch der bauliche Aufwand zu hoch. Es müssten einerseits Bebauungspläne geändert werden, andererseits müsste neue Infrastruktur geschaffen werden, die einem Wohnquartier gerecht wird und weitergehend ist der Umbau von beispielsweise Büroimmobilien in Wohnhäuser mit einem hohen Aufwand verbunden, wie auch Herr Burwitz verdeutlichte. Es gehe eher um eine Anpassung der bestehenden Gewerbegebiete zu Gewerbegebieten, die in Bezug auf die heutigen Bedarfe tragfähig sind.

<u>Strategie für Lübeck?</u>

- ➔ Für die Teilnehmenden ist ein denkbarer strategischer Ansatz die Umnutzung von leerstehenden innerstädtischen Gewerbeeinheiten in den Obergeschossen. Dieses Potential zur Schaffung von Wohnraum werde noch nicht genügend ausgeschöpft. Eine systematische Erfassung leerstehender Gewerbeeinheiten über die Erdgeschosse hinaus, würde eine notwendige (Daten-) Grundlage schaffen, um mit entsprechenden Eigentümer:innen ins Gespräch zu gehen. Die Einflussnahme der HL auf die tatsächliche Umnutzung der Gewerbeeinheiten ist gering, denn die Objekte sind überwiegend im privaten Eigentum. Handlungsspielraum gäbe es Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Die HL könnte auf das Thema aktiver aufmerksam machen und mit guten Beispielen werben. Bestehende Plattformen und etablierte Formate, wie z.B. der jährlich stattfindende Lübecker Immobiliengipfel, könnten dafür genutzt werden.

Thementisch „Wie kann die Kommune das Bauen befördern?“

These 1 „Kommunale Förderprogramme ermöglichen das Bauen“

Bei der Diskussion um die These gab es zum Handlungsansatz der vergünstigten Abgabe von städtischen Grundstücken eine allgemeine Zustimmung. Dabei wurde hervorgehoben, dass die Stadt auch Grundstücke für zukünftige Bedarfe erwerben solle, also Flächenbevorratung betreiben. Das Beispiel Lauerhofer Feld, bei dem die Stadt zum Verkehrswert vergünstigt Flächen abgibt, wird als positiv erachtet. Die Teilnehmenden sind der Meinung, es sollte hier erstmal die Vergabe der Grundstücke abgewartet und daraus Schlüsse gezogen werden. Zudem sollte bei der

Verkehrswertermittlung von Grundstücken, die für den öffentlich geförderten Wohnungsbau vorgesehen sind, die Zweckbindung preisreduzierend berücksichtigt werden.

Der Handlungsansatz der Grundstücksvergabe im Erbbaurecht wird von den Teilnehmenden, insb. aus Sicht der Bestandshalter:innen, eher kritisch beurteilt. Ebenso wie die Einrichtung weiterer Förderprogramme, wie z. B. Beratungen. Die Teilnehmenden erläutern, dass es bereits viele Beratungsangebote gibt, die auch online kostenlos zu bekommen sind. Die Stadt solle die begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel nicht für etwas ausgeben, was es bereits zahlreich gibt. Über die vorgeschlagenen Ansätze zu kommunalen Beratungsleistungen hinaus, wurde von den Teilnehmenden ergänzt, dass es mehr darum gehen solle, Angebote im Quartier zu schaffen, um Umzüge in der direkten Nachbarschaft zu ermöglichen, sodass eine aufwendige und externe Koordination zwischen Angebot und Nachfrage gar nicht notwendig werden würde (Beispiel: Prüfung von Einfamilienhausgebieten auf Nachverdichtungspotentiale und Schaffung (barrierefreien) Geschosswohnungsbaus).

Außerdem betonen die Teilnehmenden, dass kommunale Förderungen nicht aus Schulden bezahlt werden sollten, sondern nur zur Verfügung gestellt werden, wenn die Mittel auch vorhanden sind.

<u>Strategie für Lübeck?</u>

- ➔ Insbesondere die bereits praktizierte vergünstigte Abgabe städtischer Grundstücke zum Verkehrswert erlangt in dieser Diskussionsrunde eine positive Bewertung. Die Erfahrungen aus der Grundstücksvergabe beim Lauerhofer Feld sollten evaluiert und bei Bedarf ggfs. angepasst werden. Strategische Bodenbevorratung ist voranzutreiben, um auf zukünftige Bedarfe reagieren zu können und neue Angebote zu schaffen.

These 2 „Bei der Entwicklung von Bauland müssen Bestandshalter:innen mit regionalem Bezug bevorzugt werden“

Zu dieser These wird zunächst grundsätzlich diskutiert, ob Wohnprojekte zwangsläufig einen regionalen Bezug haben. Es wird berichtet, dass teilweise auch Menschen aus Hamburg oder Kiel kommen, die sich bei solchen Projekten beteiligen.

Der Handlungsansatz des Baulandbeschlusses von Frankfurt am Main wird diskutiert. Hier sollen auf Beschluss 15 % der Wohnbauflächen nach Konzeptverfahren an gemeinschaftliche und genossenschaftliche Wohnprojekte vergeben werden. Die Diskussionsrunde sieht hier einen Anteil von 15 % als zu hoch an. Generell sehen die Teilnehmenden diese besonderen Bauformen eher als Randprogramm an und nicht als große Lösung für die vorherrschenden Probleme. Außerdem würden Wohnprojekte in Vergaben bereits immer mitgedacht, hier könnte ggfs. die Außenkommunikation verbessert werden, sodass die vorhandenen Bestrebungen sichtbarer werden.

Bezüglich des Handlungsansatzes der Sozialgerechten Bodennutzung in München gibt es eher Vorbehalte in der Runde, zumindest was das Verbot zur Umwandlung in Eigentumswohnungen angeht („Aufteilungsverbot“). Die Teilnehmenden geben an, dass Lübeck auch mehr Eigentum braucht, denn es gibt eine Nachfrage nach Eigentumswohnungen. Der bereits etablierte Drittel-Mix sei auch in Zukunft erstrebenswert, um eine gesunde Mischung zu erhalten. Wenn Eigentumswohnungen neu gebaut werden, werden wiederum Mietwohnungen frei. Im Allgemeinen ist es wichtiger, dass generell Wohnungen gebaut werden und vor allem, dass in Neubauprojekten keine große Anzahl an Ferienwohnungen entstehen. Generell sehen die Teilnehmenden es als essenziell an, dass überhaupt Wohnungen entstehen, unabhängig davon, wer sie errichtet. Es bräuchte beides - lokale und überregionale Akteure.

Der Handlungsansatz „Direktvergabe“ des Bauvorhabens Baggersand wird als positiv beurteilt, jedoch auch hervorgehoben, dass dies eine Besonderheit war. Das Volumen des Projektes war sehr groß. In Zukunft sollte im Einzelfall geprüft werden, ob ein Projekt wie dieses nochmal sinnvoll wäre. Zudem braucht es aus Sicht der TRAVE kein Standard zu werden, denn bestimmte Punkte in diesem Zusammenhang wären wahrscheinlich anders geplant worden (bspw. Tiefgarage).

<u>Strategie für Lübeck?</u>

- ➔ Laut den Teilnehmenden ist bei der Schaffung von Wohnraum der Fokus auf Bestandshalter:innen nicht entscheidend. Die Teilnehmenden einigten sich in dieser Diskussion darauf, dass die Förderung von Mietwohnungen ein wichtiger Bestandteil der Wohnungspolitik ist, aber auch die Bildung von Eigentum ermöglicht werden muss. Hier gelte also: Kurs halten mit dem Drittel Mix. Als zweites wichtiges Ergebnis kann aus dieser Diskussion gezogen werden, dass insbesondere in Neubaugebieten grundsätzlich auf ein Verbot der Zweckentfremdung geachtet werden sollte.

These 3 „Die Stadt muss mehr selber bauen“

Zu dieser These gibt es den Hinweis der TRAVE, dass der Bürgermeister von Lübeck eine Ausarbeitung zur Kapitalaufstockung der TRAVE erstellt (vgl. VO/2025/13217: Optionen zur Stärkung der Eigenkapitalausstattung der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH). Der Bericht wurde am 27.06.2024 von der Lübecker Bürgerschaft zur Kenntnis genommen. Ergebnisse der Ausarbeitung sind u.a. folgende: Die Stärkung des Eigenkapitals der TRAVE ist aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Es ermöglicht den Wohnungsbestand bis 2030 weiter zuzubauen. Durch das zusätzliche Kapital könnten neue Wohnprojekte realisiert werden, der prognostizierte Gesamtbedarf an Wohnraum bis 2040 kann durch die TRAVE allein jedoch nicht gedeckt werden. Neben der Schaffung von mehr Wohnraum, steht die TRAVE vor der Herausforderung, dass ein nicht unerheblicher Teil des Wohnungsbestandes saniert werden muss. Diese Aufgabe bindet Ressourcen für Planung und Umsetzung. Mehr finanzielle Mittel könnte die energetische Sanierung voranbringen.

Die TRAVE unterstützt diese Ausführungen.

Die Diskussionsrunde schlägt vor die These in „Die Stadt muss AUCH bauen“ umzuformulieren. Es können alle glücklich sein, dass es die TRAVE gibt und auch der Einfluss, den die Wohnungsbaugesellschaft auf den Wohnungsmarkt hat, ist von großem Vorteil. Jedoch muss auch beachtet werden, dass dies nicht die Lösung des Problems des angespannten Wohnungsmarktes sein kann. Die TRAVE kann nicht mehr leisten, als sie eh schon tut. Die Situation in Lübeck ist nicht vergleichbar mit der in Berlin (Bundesland). Durch Landesmittel sind die Berliner Wohnungsbaugesellschaften ganz anders aufgestellt und haben viel mehr Möglichkeiten.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Die Teilnehmenden nehmen die TRAVE als wichtige Akteurin des Wohnungsmarktes für die Erreichung kommunaler Ziele wahr, deren Handlungsfähigkeit, sei es für Neubau oder Bestandssanierung, gewahrt und gestärkt werden sollte. Nichts desto trotz braucht es weitere Wohnungsunternehmen, um den tatsächlichen Bedarf zu decken. Allein der Fokus auf die TRAVE reiche nicht aus. Es wird sich darauf verständigt, dass die politische Diskussion zur Kapitalaufstockung an anderer Stelle (im Zusammenhang mit dem jüngst vorgestellten Bericht) geführt werden sollte.

These 4 „Die städtischen Vorgaben für Investoren müssen gesenkt werden, um überhaupt Wohnungsbau zu ermöglichen“

Die Teilnehmenden sehen Standardisierungen grundsätzlich als sinnvoll an, auch wenn erkannt wird, dass eine Reduzierung dieser das Bauen befördern würde. Der „Regelstandard“ beim geförderten Wohnungsbau sei aus der Not heraus entstanden, da zu wenig gebaut wurde. Die Teilnehmenden sehen die Implementierung des „Regelstandards“ für den frei finanzierten Wohnungsbau kritisch, da befürchtet wird, dass es nicht genügend Abnehmer gebe, würde sich der Baustandard reduzieren.

Zum zweiten Maßnahmenansatz, der informellen Beteiligung im Vorfeld von B-Planverfahren, wird befürwortet, dass eine intensivere Kommunikation zwischen Wohnungsmarktakteuren, die Akzeptanz und Nachvollziehbarkeit von Vorgaben steigert. Ambitionierte Anforderungen können kritisch hinterfragt und ggf. angepasst werden. Die Teilnehmenden halten es für wichtig, dass die Kommune im Rahmen der Bauleitplanung die vorgegebenen Standards seitens des Landes/ Bundes beachtet und die Vorgaben nicht erneut verschärft bzw. mit eigenen konterkariert. Genannt wurde explizit die Vorgabe zum Bau einer Tiefgarage, die schlussendlich einen Kostentreiber darstellt.

Strategie für Lübeck?

- ➔ Das Thema Reduzierung von Standards treibt viele Teilnehmende um. Mit dem neuen Regelstandard im geförderten Wohnungsbau gibt es einen beschlossenen Standard-Katalog, der sich auch auf den freifinanzierten Wohnungsbau übertragen ließe. Die Teilnehmenden sind sich einig, wenn dieser umgesetzt werden soll, dann darf dieser nicht mit individuellen

städtischen Vorgaben konterkariert werden. Für bestimmte Neubauvorhaben bräuchte es eine Grundsatzentscheidung. Denkbar wäre eine bewusste Ausweisung von Gebieten, in denen nur nach Regelstandard gebaut werden darf (möglicherweise auch als Pilotprojekt). Die tatsächliche Nachfrage könnte nach Baufertigstellung und Vermarktung evaluiert werden, um so festzustellen, ob sich die Nachfrage nach dem tatsächlichen technischen Baustandard verändert. Die Wohnqualität dürfe nicht durch die Umsetzung des Regelstandards leiden und es dürfe nicht am Bedarf „vorbeigeplant“ werden.

TOP 6 – Abschluss und Ausblick

Zum Ende der Veranstaltung gibt es einen Ausblick, wie die erarbeiteten Ergebnisse verwendet werden sollen. Mit der dritten Veranstaltung kommt die Dialogreihe zum Strategieprozess zum Wohnungsmarkt der Hansestadt Lübeck zum Abschluss. Die Ergebnisse des dreiteiligen Dialogs werden in einem Bericht zusammengefasst. Auf Basis dieses Berichtes wird eine Beschlussvorlage formuliert und diese in den politischen Gremien vorgestellt. Ob es eine Verstetigung des Dialogs geben wird, ist noch offen.

Verfasser:innen

FUB IGES
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14673
öffentlich

Lübeck, 27.10.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Rouven Feist (E-Mail: rouven.feist@luebeck.de Telefon: 122 - 6598)

Projektfreigabe "Neubau Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer"
Geniner Ufer 5-5a, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.11.2025	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
01.12.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
04.12.2025	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Projektfreigabe für den Neubau „Grundschule mit Sporthalle und KiTa am Geniner Ufer“ auf der Grundlage der eingereichten und vorliegenden EW-Bau zu erteilen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
4.401 Schule und Sport	Zustimmung
4.041 Fachbereichsdienste	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Neubauvorhaben, auch das Wohnquartier wird erst gebaut. Dadurch bedingt konnten keine Kinder der Schule oder des Quartiers eingebunden werden.
Es wurden in der Bedarfsplanung unterschiedliche Vertretende der Bereiche Schule und Sport sowie Jugendhilfe, Vertretende von Trägern Kita und Ganztag sowie einer externen Erziehungswissenschaftlerin eingebunden.

Die Maßnahme ist:	X	neu
		freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	X	Ja – Begründung:
		In der Projektplanung wurde auf den Klimanotstand reagiert. Das Gebäude wurde nach den Nachhaltigkeitskriterien des Deutschen Gütesiegels Nachhaltiges Bauen (DGNB) Goldstandard geplant und erfüllt die Kriterien des Förderprogrammes der KFW Klimafreundlicher Neubau mit dem Qualitätssiegel nachhaltiges Gebäude. Damit werden die Zielsetzung der Hansestadt Lübeck und des Masterplans Klimaschutz MAKS hinsichtlich regenerativer Energieerzeugung, Effizienzgebäude EG 40 und dem PV Ausbau sowie Maßnahmen zur Vorbeugung von Klimafolgewirkungen erreicht.
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Veranlassung:
Aus der Schulentwicklungsplanung ergibt sich in den folgenden Jahren ein weiterer Anstieg an Schüler:innenzahlen im Stadtteil St. Jürgen. Um die Schul- und Kitaversorgung weiterhin sicherstellen zu können, ist die Errichtung einer neuen, 3-zügigen Grundschule mit Ganztagsbetreuung, Einfeldsporthalle und einer Kindertageseinrichtung an einem strategisch gut gelegenen Standort am Geniner Ufer dringend erforderlich.

Der Schul- und Kitabau ist Teil des B-Plan-Entwicklungsgebietes für das neue Wohnquartier am Geniner Ufer. Der B-Plan definiert unter *„4. Ziele und Zwecke der Planung“* die Zielsetzung der Hansestadt Lübeck zur Errichtung einer Grundschule, einer Sporthalle und einer Kindertagesstätte. In dem Quartier entstehen ca. 600 - 700 zusätzliche Wohnungen mit einem Schulbedarf von 1,5 Zügen. Mit dem Wohnungsbau wurde bereits begonnen.

Ausgehend von den prognostizierten Schüler:innenzahlen in St. Jürgen und unter Berücksichtigung der Schulraumkapazitäten der dort ansässigen Schulen, einschließlich der geplanten Erweiterung der Schule Grönauer Baum, sind bei weitestgehender Erhaltung der aktuellen Klassengrößen zusätzliche Kapazitäten von zwei weiteren Zügen im Stadtteil St. Jürgen zu schaffen. Die Schule am Geniner Ufer kann einen Großteil dieses Bedarfes abdecken.

Insbesondere an Grundschulen steigt die Anzahl an Schüler:innen mit Inklusionsbedarf. Zudem treten steigende Integrationszahlen auf, z. B. an der Paul-Klee-Schule, Schule Grönauer Baum und Kahlhorstschule. In diesen Klassen ist von geringeren Schüler:innenzahlen auszugehen. Diese Randbedingungen führen zu einem Bedarf an mehr Zügen in der Schullandschaft.

Das neue, barrierefrei geplante Schulgebäude am Geniner Ufer wird auch Schüler:innen mit Inklusionsbedarf aus anderen Einzugsbereichen ansprechen und die jeweiligen Schulen entlasten können.

Der geplante Standort am westlichen Rand des Stadtteiles bietet, bis zur vollständigen Fertigstellung des neuen Wohngebietes am Geniner Ufer, zudem die Möglichkeit einer Entlastung der Bugenhagenschule im angrenzenden Stadtteil St. Lorenz Süd, die mit steigenden Schüler:innenzahlen durch den Neubau von Wohnungen am Güterbahnhof rechnen muss.
Die notwendige Erweiterung der Bugenhagenschule wurde aufgrund der Haushaltslage vorerst zurückgestellt.

Im Hinblick auf die gesetzliche Verpflichtung der Ganztagsbetreuung, beginnend im Jahr 2026 ab der Klassenstufe 1 und danach jährlich jahrgangsweise ansteigend, kann die Schule am Geniner Ufer einen notwendigen Beitrag zur Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Ganztagsbetreuung leisten.

Die geplante Kindertageseinrichtung ergänzt das bestehende Lübecker Angebot an Betreuungsplätzen für Kinder im Alter unter drei Jahren bis zum Eintritt in die Grundschule. Unter Berücksichtigung des Mehrbedarfs an Kitaplätzen durch das neue Wohngebiet und der bestehenden Einrichtungen in St. Jürgen wird eine fünfgruppige Kita geplant. Durch die räumliche Nähe zur Grundschule bieten sich ideale Voraussetzungen für die Zusammenarbeit der Institutionen am Übergang der Kinder von der Kita in die Grundschule.

Die Fertigstellung des 1. Bauabschnitts (BA) am Geniner Ufer mit ca. 155 Wohneinheiten ist für Ende 2027 und die des 2. BA mit weiteren ca. 155 Wohneinheiten für ca. Ende 2029 geplant. Weitere Abschnitte werden folgen.

Für die Errichtung des Neubaus der Grundschule mit Einfeldsporthalle und Kita hat die Hansestadt Lübeck mit Abschluss des Kaufvertrages am 18.12.2023 ein ca. 5.820 m² großes Grundstück von der Entwicklungsgesellschaft Geniner Ufer GmbH erworben.

Das Schulgrundstück wird mit dem ersten Bauabschnitt des Entwicklungsträgers erschlossen. Um die gemeinsame Erschließung sicherstellen zu können, wurde mit Beschluss der VO/2025/14398 eine vorgezogene Maßnahme zur Herrichtung des Grundstückes durch Bodenverbesserungsmaßnahmen und der notwendigen Geländeauffüllung veranlasst. Die Durchführung der Maßnahme ist für den Zeitraum Jan. bis Okt. 2026 vorgesehen.

Maßnahmenbeschreibung:
Im Rahmen einer Bedarfsplanung wurde zusammen mit unterschiedlichen Vertretenden aus den Bereichen Schule und Sport, Jugendhilfe, Stadtplanung, GMHL, einer externe Erziehungswissenschaftlerin und eines externen Schulbauplanungsbüros folgender Umfang für den Neubau definiert:

- **Grundschule (3-zügig) mit Ganztagsbetrieb und Mensa**
  12 Klassenräume, bis zu 300 Schüler:innen
- **Sporthalle**
  Einfeldsporthalle mit Nebenräumen
- **Kindertageseinrichtung**
  2 Elementargruppen/je 20 Kindern, 2 Krippengr./je 10, 1 altersgemisch. Gruppe/15-20

Im Rahmen der Bedarfsplanung wurde ein Funktionsschema mit Beschreibung und ein Raumprogramm erarbeitet, welches den Vergabeverfahren (VGV mit Lösungsansatz) und der anschließenden Planung als Zieldefinition zugrunde gelegt wurde. Geplant ist die Errichtung eines modernen Bildungsbaus, der zeitgemäße, pädagogische Lernwelten ermöglicht.

Die vorliegende Entwurfsunterlage hat die Bedarfsplanung wie folgt umgesetzt:

GRUNDSTÜCK UND STÄDTEBAU:
Das Grundstück ist mit 5.820 m² für die Umsetzung eines Gebäudes mit ca. 6.700 m² BGF und den grundsätzlichen Anforderungen an die Größe der Freiräume, 5 m²/Kind Schulhoffläche und 10 m²/Kind Spielplatzfläche, sehr klein.

Das Entwurfskonzept sieht darum einen sehr kompakten, 4-geschossigen Hauptbaukörper vor, der die Schule und die Kita beinhaltet. Die Sporthalle wird über einen Verbindungsbau an die Schule angeschlossen. Die Z-förmige Gebäudeanordnung organisiert das Grundstück in eigenständige Flächen für den Schulhof, den Kitaspielplatz und eine Eingangszone.

Die Erschließung von Schule und Kita findet über einen breiten, zur Erschließungsstraße gerichteten Vorplatz statt. Der Schulhof orientiert sich zum Travekanal und wird in Verbindung mit weiteren, öffentlichen Spiel- und Parkflächen zu einem zentralen Ort für das neue Wohnquartier. Da der Schulhof, trotz hoher Verdichtung des Gebäudes, nicht ausreichend groß ist, wurde eine weitere Schulhoffläche auf dem Dach des Verbindungsbaus erforderlich. Der Kitaspielplatz ist ein für sich geschützter Bereich.

GEBÄUDEORGANISATION:
Schule und Kita befinden sich im Hauptbaukörper. Die Schule ist dabei 4-geschossig und die Kita 2-geschossig ausgelegt. Die Sporthalle als Sonderbau steht für sich daneben und wird über die 1-geschossige Pausenhalle an die Schule angebunden. Hier befinden sich auch die Sondernutzungsräume, darüber liegend der Dachschulhof.

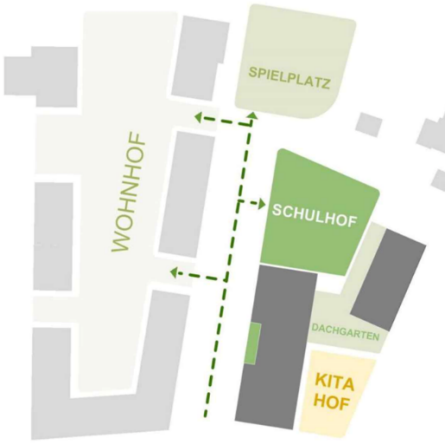


Abb. 1 städtebauliche Gliederung des Grundstückes

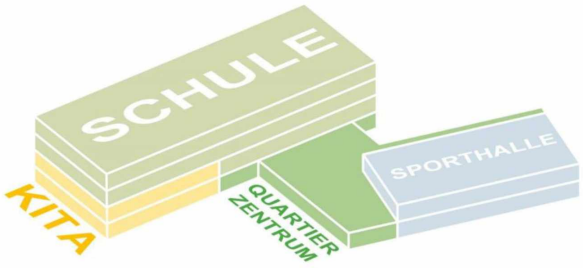


Abb. 2 Organisation d. Baukörper/Zuweisung der Funktionsbereich

UNTERGESCHOSS:
Das Untergeschoss ist auf die notwendigsten Flächen für Technik (Hausanschlussräume, zentrale Wärmeversorgung) und Lagerung reduziert.

ERGESCHOSS:
Das Erdgeschoss ist als multifunktionales Zentrum konzipiert und verbindet in einem offenen Raumkonzept, bestehend aus Eingangshalle, Atrium mit Treffpunktcafé und Pausenhalle, die Funktionsbereiche Mensa, Sondernutzungsräume (Bibliothek, Kreativraum, Musikraum) und Sporthalle miteinander. Das Atrium verbindet das Erdgeschoss über eine großzügige Treppe und einen Fahrstuhl mit allen anderen Geschossen.

Die Anordnung schafft eine klare Orientierung und kann sehr flexibel für den Schulalltag aber auch für unterschiedlichste, schulische und öffentliche Veranstaltungen genutzt werden. Für große Veranstaltungen (Einschulung, Basare, etc.) können alle Bereiche zusammengeschaltet werden. Die Sporthalle dient dabei als Aula. Die Mensa kann durch Tore (notwendige Brandschutztore) vollständig abgetrennt werden und für externe Veranstaltungen vermietet werden. Genauso können die Obergeschosse vom EG abgetrennt werden.

Dadurch entstehen unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten, die es ermöglichen, unterschiedliche Angebote wie Freizeitsport, Veranstaltungen, VHS-Seminare, Gastraummöglichkeiten für besondere Anlässe wie z. B. Hochzeiten etc. an die Bürger:innen zu unterbreiten. Zusammen mit dem Schulhof und dem benachbarten öffentlichen Spielplatz kann dadurch ein neues Quartierszentrum entstehen.

Die Sporthalle kann für den Freizeitsport über einen eigenen Zugang eigenständig betrieben werden.

Die Kita ist im Wesentlichen als unabhängige Funktionseinheit gestaltet. Eine "back to back" Lösung von Schule und Kita ermöglicht Synergien für einen Bildungsübergang im Vorschulcharakter und bei der Ganztagsbetreuung, insbesondere wenn Ganztag und Kita an denselben Träger vergeben werden.

Die Kita wird über eine zentrale Spieltreppe organisiert. Im EG sind zwei Gruppenräume für U3 Kinder untergebracht. Der große Spielflur ermöglicht neben dem morgendlichen Ankommen eine zusätzliche Bewegungsfläche und kann bei Kitaveranstaltungen mit dem Essraum zusammengeschaltet werden. Die Essensbereitstellung wird über die Schulküche mitorganisiert. Das 1. OG ist barrierefrei über einen Fahrstuhl an das EG angeschlossen.

1. OBERGESCHOSS:
Die Kita setzt sich im 1. OG fort. Hier sind drei Gruppenräume für die Ü3 Kinder untergebracht. Im Bewegungsraum kann gezielt mit Kindern gearbeitet werden, wogegen der große Spielflur eine zusätzliche offene Bewegungsfläche darstellt. Bei der Planung der Raumakustik wurden von erhöhten Anforderungen „mit Inklusion“ ausgegangen.

Die Kita ist als Mieteinheit ausgebildet. Außer der Küche und der Spieltreppe sind alle notwendigen festen und losen Möblierungen durch den Träger selbst zu beschaffen.

Im Bereich der Schule ist im 1. OG die Verwaltung untergebracht. Neben der Schulleitung befinden sich hier für alle Mitarbeitenden (Schulleitung, Schulsozialarbeit, Ganztag, Reinigung, Hausmeister etc.) gleichermaßen gute Büro-, Lager- und Archivräume sowie ein Lehrerzimmer. An das Atrium angeschlossen ist der DaZ-Raum und ein großzügiger Zugang zum Schulhof auf dem Dach mit dem grünen Klassenzimmer. Der Verwaltungskern beinhaltet auch WC-Einheiten für die Schüler:innen, die sich auf dem Dachschulhof befinden. Da die Schule barrierefrei und inklusiv geplant ist, gibt es auf dieser Etage zudem ein Pflegebad.

2. + 3. OBERGESCHOSS:
In den beiden obersten Geschossen sind je zwei Jahrgangscluster angeordnet. Die Einheiten sind im Sinne eines ganztägigen Lernens konzipiert und im Entwurfsansatz als „Heimaten eines Jahrgangs“ zu verstehen. In den Jahrgangsheimaten werden je drei Klassenräume, ein Gruppenarbeitsraum und eine Teamstation über eine Freilernzone miteinander verbunden. Die Freilernzone beinhaltet zudem eine Teeküche mit dem Konzept eines Familientisches. Eine daran angeschlossene Loggia ermöglicht die Arbeit mit kleinen Gruppen im Freien.

Die so entstehende geschützte Heimat eines Jahrgangs bietet dem Schulbetrieb sowie dem Ganztagsbetrieb flexible räumliche Nutzungsmöglichkeiten und schafft Optionen für einen pädagogischen Wandel innerhalb eines ganztägigen Lernortes mit multidisziplinären Teams. Das Konzept wird den Anforderungen von Inklusion und Integrationsaufgaben gerecht.

Bei der Planung der Raumakustik wurde von erhöhten Anforderungen „mit Inklusion“ ausgegangen.

Die Jahrgangsheimaten sind direkt an das Atrium angeschlossen, in dem sich auch die zentralen WC-Anlagen befinden.

DÄCHER:
Auf dem Dach des Hauptgebäudes befindet sich das zentrale Lüftungsgerät, das für die innenliegenden Flächen benötigt wird, sowie die in ein Gründach eingebettete PV-Anlagen. Zu Wartungszwecken ist ein gesicherter Zugang über das Treppenhaus möglich. Das Lüftungsgerät ist von der Attika abgerückt und mit einem Sichtschutz versehen.

Das Sporthallendach ist ebenfalls mit einer Kombination von PV-Anlage mit einem Gründach ausgestattet.
Auf dem Dach des Verbindungsbaus mit der Pausenhalle und der Sondernutzungsräume befindet sich der Dachschulhof, welcher über das 1. OG und eine große Außentreppe erschlossen wird. Sämtliche Gründächer sollen mit einem Leckageortungssystem versehen werden, um Mängel schnell zu lokalisieren und um Folgeschäden so gering wie möglich zu halten.

FREIANLAGEN:
Die Erschließung von Schule und Kita erfolgt über eine breite, teils überdachte Ankunftszone auf der Westseite. Für die Kita sind Unterstellmöglichkeiten von Kinderwagen sowie Fahrrad- und Rollerstellplätze am Eingang angeordnet. Auf der Schulseite befinden sich ebenfalls Rollerstellplätze. Die Fahrradstellplätze sowie die Pkw-Stellplätze mit Beh.-Stellplatz der Schule befinden sich am Rand des Schulhofes. Für Kinder mit stärkeren Einschränkungen kann im Einzelfall die nahe dem Eingang gelegene Zufahrt zur Küche als „Kiss and Ride Stellplatz“ mitgenutzt werden.

Die Ver- und Entsorgung für den Müll, die Essenversorgung sowie die Wartung des Schulhofes erfolgt über eine gemeinsame Zufahrt an der Westseite des Grundstücks.

Es sind getrennte Freiräume für den Kita- und für den Schulhofbereich geplant. Dabei sind mindestens 10 m² je Kindergartenkind, entsprechen min. 800 m², und 5 m² je Schulkind, entsprechen min. 1.500 m², zu realisieren. Aufgrund des sehr kleinen Grundstückes musste ein Teil des Schulhofes (ca. 500 m²) auf dem Dach über dem Verbindungsbau untergebracht werden.

Der ebenerdige Schulhof ist als aktiver Teil gedacht. Zentral ist ein Soccerplatz geplant. Dazu kommt eine inklusiv geplante Spiellandschaft, Tischtennis, Basketballkorb, Reckstangen etc. An dem Platz liegt auch die Terrasse der Mensa. Der ebenerdige Schulhof ist außerhalb der Schulzeit öffentlich und bietet den Kindern des neuen Wohnquartiers einen weiteren öffentlichen Raum.

Der Dachschulhof ist als Ruhe- und Lernzone geplant und wird außerhalb des Schulbetriebes verschlossen. Das Dach ist als intensiv begrüntes Retentionsdach geplant. Vorgesehen ist ein „Grünes Klassenzimmer“ mit Schulgarten in Form von Hochbeeten sowie eine Bewegungsbaustelle. Die Intensivbegrünung ist mit einem erhöhten Aufwand verbunden, welcher durch Fördermitteln (EWKG Konnexitätsmittel) gedeckt wird. Für das „Grüne Klassenzimmer“ mit Schulgarten wurde ebenfalls ein Förderantrag eingereicht.

Der 800 m² große Kitaspielplatz liegt für sich auf der Südostseite des Gebäudes. Einfriedung, Wege, Grundbepflanzung und Sandflächen werden über die Maßnahme mit angelegt. Die Ausstattung mit Spielgeräten obliegt dem Mieter (Träger).

KONSTRUKTION:
Um die Unterbringung der aus dem neuen Wohngebiet zu erwartenden, neuen Schüler:innen sicherstellen zu können, ist die Schule in nur sehr kurzer Zeit zu planen und zu errichten.

Ziel ist eine Fertigstellung bis zum Schuljahr 2029. Um dieses Zeitziel sicherstellen zu können, wurde zur Reduzierung der Bauzeit von einer Bauweise mit hohem Vorfertigungsgrad in Holzbetonverbundbauweise ausgegangen.

Als Gebäude der Gebäudeklasse 5 sind sehr hohe Brandschutzanforderungen zu erfüllen. Das Konzept sieht dabei vor, dass alle vertikalen Fluchtwege (1. und 2. Rettungsweg) in Betonbauweise zu errichten sind. Lastbedingt wurden nach wirtschaftlichen Abwägungen auch die gesamten tragenden Bauteile im Erdgeschoss in Beton geplant. Alle anderen Geschosse sowie die Sporthalle sind als Holzskelettbau im Deckenbereich mit einer Auflage aus Betonfertigteilen geplant. Die Außenwände sind in Holztafelbauweise als Modulelemente von ca. 9,60 m x 3,55 m konstruiert.
Bei diesem Konzept werden parallel zur Errichtung der Ortbetonbauteile alle Fertigteilelemente industriell vorgefertigt. Die Bauzeitersparnis beträgt ca. ein ¾ Jahr.

WIRTSCHAFTLICHKEIT DES GEBÄUDEKONZEPTES:
Das Gebäudekonzept folgt sehr wirtschaftlichen Prinzipien. Der Baukörper ist als 4-geschossiges Gebäude sehr kompakt konzipiert. Die klar gerasterte Stützen-/Decken-Konstruktion ohne tragende Innenwände kann immer wieder ohne großen baulichen Aufwand umgenutzt werden. Bei der Fassade wurde ebenfalls auf ein einheitliches Raster geachtet. Dadurch ergibt sich eine sehr gute Möglichkeit serieller Vorfertigung. Für den Folgebetrieb bedeutet es einen geringeren Reinigungsaufwand, da alle Fenster von innen zu reinigen sind.

Durch eine intelligente Regelungstechnik wird Strom, Wärme oder Luft präsenzabhängig bereitgestellt. Dadurch konnte das zentrale Lüftungsgerät um 25 % verkleinert und auf einen Trafo verzichtet werden. Neben geringeren Investitionskosten verringern sich dabei zudem nennenswert die Betriebskosten.

GRUNDSTÜCK:
Hinzuweisen ist auf einen besonders hohen Aufwand bei der Herrichtung des Grundstückes und der Gründung. Das Grundstück muss i. M. um 1,5 m auf das Höhenniveau der Welsbachstraße aufgefüllt werden. Zudem erfordern die Baugrundverhältnisse, dass Bodenverbesserungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen (siehe VO/2025/14398). Zu diesen Kosten sind umfangreiche bauliche Gründungsmaßnahmen, wie eine Tiefengründung mit ca. 400 Pfählen, Verbauarbeiten und eine aufwändige Wasserhaltung hinzuzurechnen. In Summe beträgt dieser zusätzliche Aufwand in Höhe von ca. 3,8 Mio. € gut 10 % der Gesamtprojektkosten.

NACHHALTIGKEIT:
Der Neubau ist so konzipiert, dass er den Anforderungen für Neubauten des Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein (EWKG), siehe Bürgerschaftsbeschluss vom 26.06.2025 – VO/2023/11895, dem Masterplan Klimaschutz der Hansestadt Lübeck (MAKS) inkl. Beschluss zur vorgezogenen Klimaneutralität und den Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck zum PV-Ausbau gerecht wird.

Das Gebäude erfüllt die Anforderungen an ein Effizienzgebäude EG 40. Die Energieversorgung erfolgt aus einem hybriden System aus Fernwärme und Wärmepumpen mit Geothermie sowie einer Stromversorgung über PV-Anlagen. Das Konzept hat den Vorteil, dass eine passive Kühlung über die Geothermie im Sommer möglich ist und somit auch bei zunehmenden Hitzeperioden ein annehmbares Raumlernklima geschaffen werden kann. Das Anlagenkonzept reduziert die Betriebskosten erheblich.

In den Freianlagen sind Gründächer mit einer Retentionsschicht (Regenwasserrückhaltung) vorgesehen. Dadurch kann auf teure Lösungen zur Reduzierung des Abflussbeiwertes von Regenwasser verzichtet werden. Im Bereich des Dachschulhofes ist vor dem Hintergrund des Nationalen Aktionsplans des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zur Bildung Nachhaltiger Entwicklung (BNB) ein „Grünes Klassenzimmer“ mit einem intensiven Gründach geplant. Zur Deckung zusätzlicher Kosten wurden Fördermittel beantragt.

Die Maßnahme wird durch einen Nachhaltigkeitsberater koordiniert. Die Bewertung mit Zertifizierung erfolgt anhand des Zertifizierungssystems Deutsches Gütesiegel Nachhaltiges Bauen (DGNB) im Goldstandard, was nach dem Platinstandard das zweithöchste, erreichbare Siegel abbildet. Zudem erfüllt das Gebäude die Anforderungen an das KFW-Förderprogramm 499 „Klimafreundlicher Neubau (KFN) mit dem Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude (QNG)“.

Alle Maßnahmen zur Nachhaltigkeit wurden durch die Klimaleitstelle und das Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement der Hansestadt Lübeck aktiv begleitet.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN/BEGLEITFINANZIERUNG:

1. Investitionsprogramm Ganztagsausbau:
   Mit der Überarbeitung der Förderrichtlinie zur Verlängerung der Fristen vom 24. Juli 2025 wurden die Rahmenbedingungen so geändert, dass die Bundesmittel nunmehr zwei Jahre länger, anstatt bis zum 31.12.2027 nun bis zum 31.12.2029, abgerufen werden können.

   Durch die zeitliche Verlängerung des Förderprogramms kann die Maßnahme Geniner Ufer anteilig für die Ganztagsflächen gefördert werden. Der Förderantrag für die Maßnahme Geniner Ufer wurde umgehend erarbeitet und im Oktober 2025 eingereicht. Status: Antrag in Prüfung

Ermittelte und baufachlich geprüfte förderfähige Summe:	10.096.000,00 €
Annahme Förderhöhe (85 %):	8.581.600,00 €

2. Bundesförderung effiziente Gebäude – KFW 499:
   Das Gebäude erfüllt die Anforderungen „Klimafreundlicher Neubau“ mit dem Qualitätssiegel „Nachhaltiges Bauen“. Nach Abstimmung mit den Fördermittelgebern muss zur Vermeidung einer Doppelförderung im Investitionsprogramm Ganztag der Anteil des Ganztages aus der KFW-Förderung über einen Flächenbezug herausgenommen werden.

Förderhöhe aus KFW 499:	810.000,00 €

   Der Antrag kann sofort nach Projektfreigabe eingereicht werden.

3. EWKG Konnexitätsmittel:
   Das Land zahlt in 2027 150.000,00 € für Maßnahmen zur Vorbeuge von Klimafolgewirkungen an die Hansestadt Lübeck aus. Die Klimaleitstelle hat zugesichert, das Geld dem Projekt Geniner Ufer für die Errichtung eines intensiv begrünten Retentionsdachs auf dem Dachschulhof zur Verfügung zu stellen.

Förderhöhe, gesichert:	150.000,00 €

4. Förderantrag „Grünes Klassenzimmer mit Schulgarten“:
   Für das naturpädagogische Projekt wurde ein Förderantrag bei einer Stiftung eingereicht. Das Projekt wurde bereits vorgestellt und als förderwürdig entsprechend der Stiftungssatzung eingestuft.

Förderhöhe, beantragt:	185.000,00 €

5. Mieteinnahme Kita (konsumtiv):
   Die Kita wird an einen externen Träger vermietet. Die ermittelte Startmiete bei einem Mietpreis von 12,50 €/m² beträgt ca. 140.000,00 €/Jahr.

Insgesamt können, vorbehaltlich einzelner ausstehender Fördermittelbescheide, Fördermittel in Höhe von 9,72 Mio. € generiert werden.

Kosten:
Im Zuge der Entwurfsplanung wurden als Abschluss der Leistungsphase 3 in der EW-Bau folgende Kosten zusammengestellt:

Kostenberechnung LPh 3:

KGr	Maßnahme	Kosten €/brutto
200	Herrichten + Erschließen	1.272.868,00 €
300	Hochbau	18.476.559,00 €
400	Technische Ausrüstung	6.586.412,00 €
500	Außenanlagen	3.224.835,00 €
600	Ausstattung	983.476,00 €
700	Baunebenkosten	6.310.213,00 €
	Kostenberechnung Stand Okt. 2025, brutto	**36.854.363,00 €**

Für die Kostengruppen 300 - 600 wurde ein BKI-Inflationszuschlag von 5 %/Jahr bis zum Zeitpunkt der Vergabe im 1. Quartal 2027 angenommen. Daraus ergibt sich ein Inflationswert von 7 %.

Kostenberechnung LPh 3 indiziert: **KGr**	**Maßnahme**	**Kosten €/brutto**
200	Herrichten + Erschließen	1.272.868,00 €
300-600	Hochbau, TGA, Außenanlagen, Ausstattg.	31.320.272,00 €
700	Baunebenkosten	6.310.213,00 €
	Gesamtkosten brutto	38.903.353,00 €
	zur Rundung	6.647,00 €
	Kostenberechnung, indiziert auf 1. Quartal 2027, brutto	**38.910.000,00 €**

Geplanter Mittelabfluss der Gesamtmaßnahme:

Jahr	Mittelabflussprognose	Förderung	Eigenmittel
in 2024 abgerechnet	60.000,00 €		60.000,00 €
2025	1.400.000,00 €		1.400.000,00 €
2026	3.145.000,00 €	645.000,00 €	2.500.000,00 €
2027	9.825.000,00 €	2.505.000,00 €	7.320.000,00 €
2028	12.570.000,00 €	3.070.000,00 €	9.500.000,00 €
2029	11.910.000,00 €	3.500.000,00 €	8.410.000,00 €
Gesamt	**38.910.000,00 €**	**9.720.000,00 €**	**29.190.000,00 €**

Die Eigenmitteldarstellung setzt eine Bewilligung der Fördermittel voraus.

Die Kosten sind buchhalterisch in vier Produktsachkonten zu ordnen.

Kostenzuordnung:

PSK	Maßnahme	Kosten €/brutto
111029 544 7851000	Schule und Sporthalle	30.092.000,00 €
111029 544 7853000	Außenanlagen Schule	3.032.000,00 €
111029 232 7851000	Kita	4.940.000,00 €
111029 232 7853000	Außenanlagen Kita	846.000,00 €
	Gesamtkosten brutto - EW Bau	**38.910.000,00 €**

Geplanter Mittelabfluss 111029 544 7851000 - **Schule und Sporthalle:**

Jahr	Mittelabflussprognose	Förderung	Eigenmittel
in 2024 verausgabt	48.000,00 €		48.000,00 €
2025	1.100.000,00 €		1.100.000,00 €
2026	2.579.000,00 €	630.000,00 €	1.949.000,00 €
2027	8.375.000,00 €	2.435.000,00 €	5.940.000,00 €
2028	10.590.000,00 €	2.970.000,00 €	7.620.000,00 €
2029	7.400.000,00 €	3.270.000,00 €	4.130.000,00 €
Gesamt	**30.092.000,00 €**	**9.305.000,00 €**	**20.787.000,00 €**

Geplanter Mittelabfluss 111029 544 7853000 – **Außenanlagen Schule:**

Jahr	Mittelabflussprognose	Förderung	Eigenmittel
in 2024 verausgabt	3.000,00 €		3.000,00 €
2025	74.000,00 €		74.000,00 €
2026	74.000,00 €	15.000,00 €	59.000,00 €
2027	25.000,00 €		25.000,00 €
2028	156.000,00 €		156.000,00 €
2029	2.700.000,00 €	130.000,00 €	2.570.000,00 €
Gesamt	**3.032.000,00 €**	**145.000,00 €**	**2.887.000,00 €**

Geplanter Mittelabfluss 111029 232 7851000 – **Kita:**

Jahr	Mittelabflussprognose	Förderung	Eigenmittel
in 2024 verausgabt	8.000,00 €		8.000,00 €
2025	194.000,00 €		194.000,00 €
2026	460.000,00 €		460.000,00 €
2027	1.418.000,00 €	70.000,00 €	1.348.000,00 €
2028	1.790.000,00 €	100.000,00 €	1.690.000,00 €
2029	1.070.000,00 €	100.000,00 €	970.000,00 €
Gesamt	**4.940.000,00 €**	**270.000,00 €**	**4.670.000,00 €**

Geplanter Mittelabfluss 111029 232 7853000 – **Außenanlagen Kita:**

Jahr	Mittelabflussprognose	Förderung	Eigenmittel
in 2024 verausgabt	1.000,00 €		1.000,00 €
2025	32.000,00 €		32.000,00 €
2026	32.000,00 €		32.000,00 €
2027	7.000,00 €		7.000,00 €
2028	34.000,00 €		34.000,00 €
2029	740.000,00 €		740.000,00 €
Gesamt	**846.000,00 €**	**0,00 €**	**846.000,00 €**

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2026 wurden für das Produktsachkonto 111029 544 7851000 Mittel in Höhe von 2.500.000,00 € beantragt, welche - wie oben in den entsprechenden Zeilen dargestellt - geordnet werden.

Termine:

Der weitere Projektablauf ist wie folgt geplant:

Pos.	Maßnahme	Termin
1	Projektfreigabe und Abruf LPh 4 - 6	Dez. 2025
2	Bauantragstellung	Jan. 2026
3	Baugenehmigung erwartet	Okt. 2026
4	Ausführungsplanung und Ausschreibung	Jan. - Sept. 2026
5	Ausführung vorgezogenen Maßnahme VO/2025/14398	Jan. - Sept. 2026
6	Baubeginn	März 2027
7	Fertigstellung	Mai 2029
8	Umzug und Einrichten bis Schulbeginn	Sommer 2029

Beschlussvorschlag - Projektfreigabe
Es wird um Erteilung der Projektfreigabe für den Neubau einer „Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer“ auf der Grundlage der vorliegenden EW-Bau gebeten. Die Unterlagen können vollständig beim GMHL im Mühlendamm 14 eingesehen werden.

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen
2 – Grundrisse und Perspektiven

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651.12
Produkt: 111029
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 1 zur Vorlage vom 27.10.2025
VO-Nr.: VO/2025/14673
INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2025	2026	2027	2028
Erträge	9.720.000,00				
Aufwendungen	-38.910.000,00				
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	9.720.000,00	Fertigstellung Mai 2029			
Abschreibungen (AfA)	-38.910.000,00				
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-29.190.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-13.135.500,00	-875.700,00	-875.700,00	-875.700,00	-875.700,00
Einzahlungen	9.720.000,00		645.000,00	2.505.000,00	3.070.000,00
Auszahlungen	-38.910.000,00	-1.400.000,00	-3.145.000,00	-9.825.000,00	-12.570.000,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-29.190.000,00	*(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	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00

2025	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 544 7851000	Gebäudemanagement, Geniner Ufer, Schulneubau, Hochbaumaßnahmen	-1.100.000,00
	111029 544 7853000	Gebäudemanagement, Geniner Ufer, Schulneubau, sonstige Baumaßnahmen	-74.000,00
	111029 232 7851000	Gebäudemanagement, Geniner Ufer: Neubau Kita, Hochbaumaßnahmen	-194.000,00
	111029 232 7853000	Gebäudemanagement, Geniner Ufer: Neubau Kita, sonstige Baumaßnahmen	-32.000,00
		Saldo Finanzplan	-1.400.000,00

ANSICHT OST

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

ANSICHT WEST

Grundstücksgrenze

Grundstücksgrenze

Grundstücksgrenze nördlich in Klärung!

Baugrenze

Baugrenze

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

TOP 5.5

Bohrpfähle gem LAP. 09.05.2025

Bohrpfähle gem LAP. 09.05.2025

Bohrpfähle L: 15m, ØD: 45cm gem LAP.09.05.2025

Bohrpfähle L: 15m, ØD: 45cm gem LAP.09.05.2025

Bohrpfähle L: 15m, ØD: 45cm gem LAP.09.05.2025

Bohrpfähle L:10m, D: 45cm gem LAP.09.05.2025

Kalkion Pfahlbohrungen LAP?

Lüftungsgerät nun aufs Dach gem.TT. 27.08.2025

tech. Räume angepasst gem. TT. 04.09.2025

Schacht Anodenw HJA Angaben TI offen?

Ist Schacht Belleuchtung Position Eg vom Eingang in Kanzlig?

Böschen 45°, 80cm Arbeitsraum

Böschen 45°, 80cm Arbeitsraum

Böschen 45°, 80cm Arbeitsraum

ANSICHT OST

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT NORD_Sporthalle

ANSICHT OST_Sporthalle

ANSICHT SÜD_Sporthalle

ANSICHT NORD_Sporthalle

ANSICHT WEST_Sporthalle

ANSICHT WEST

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

EINGANG VEREIN

EINGANG SCHULHOF

EINGANG SCHULE

EINGANG KITA

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

Küchenplanung Kösterke 18.08.25

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

Erschliessungsplan von IBK Stand: 06.01.2024 dwg.

Kita Spielfläche

Schulhof

KITA

Bewegungsfläche

Grundstücksgrenze

GESAMTAUSSENMASS

Flurstück Nr. 179/137

Fläche ca. 5820 m²

TOP 5.5

Vorplatz

Anlieferung Spinner

Sprinkler

Sprinkler

Sprinkler

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

ANSICHT WEST

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

OK Attika 4.90

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

Grundstücksgrenze

Grundstücksgrenze nördlich in Klärung!

Baugrenze

BGF-R E01: ca. 1.230 m²

NE 2 : 669m² NE 1 : 495m²

GESAMTAUSSENMASS

TOP 5.5

KITA

Schulgarten

Pausenhof

Hochbeet

Rutschenturm

Kletterwand

Balancierbalken

Kletterspinne

Kletterbogen

Kletterstangen

Kletterseile

Schaukel 2-fach Nestschaukel

Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Sandspielbereich

Sandspielbereich Kleinkinder

Sitzbank

Sitzbank Rundbank

Sitzbank Rundbank Holz

Fahrradständer

Fahrradständer Anlehnbügel

Fahrradständer Doppelstockparker

Mülleimer

Rasenfläche

Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterbogen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterstangen

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterseile

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Nestschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schaukel 2-fach Gruppenschaukel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sitzbank Rundbank Holz

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Anlehnbügel

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Fahrradständer Doppelstockparker

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Mülleimer

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Schulgarten

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kleinkinder

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Sandspielbereich

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Pausenhof

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Hochbeet

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterwand

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Balancierbalken

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Kletterspinne

Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche Rasenfläche

ANSICHT OST

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

ANSICHT WEST

Grundstücksgrenze

Baugrenze

GESAMTAUSSENMASS

TOP 5.5

PV-Planung Technnotherm 12.5.25

Fläche Gründach ü. Sportshalle: ca. 400 m²

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

BGF-R E02: ca. 1.181 m²

BGF-S E02: ca. 48 m²

NE 2 : 669m² NE 1 : 495m²

Jahrgangsheimat 2 Fläche: ca. 430m² NUF

Jahrgangsheimat 1 Fläche: ca. 430m² NUF

Pausenhof

Hochbeet

Sitzstufen

Sitzbank

Fahrradständer

Rundbeet

Rasenfläche

Sandspielbereich

Spielgeräte

Kletterwand

Rutsche

Schaukel

Sitzmulde

Sitzinsel

Sitzbänke

Tischtennis

Basketballkorb

Tore Gelände, Kennung KUA, Einzelantrieb, TT: offen?

Tore Gelände, Kennung KUA, Einzelantrieb, TT: offen?

Schacht Kollision o. Bildung TT ?

Durchbrüche gem. TT 10.09.2025

Durchbrüche gem. TT 10.09.2025

Planung Brüstung 80-90 cm

Planung Kraftraum offen?

Schleuse

Schränke

Stützen

Wandschrank ca. B/T/H 7.00m/0.50/2.76

Wandschrank beinhaltet: Ladeloffer Laptops Fächer für Lernmaterialien

Wandschrank ca. B/T/H 2.00m/0.50/2.76

Wandschrank ca. B/T/H 3.00m/0.50/2.76

Wandschrank ca. B/T/H 1.00m/0.50/2.76

Garderobe 15 cm

Garderobe 30 cm

Glaswand 15cm

Glaswand 30cm

Sitz-box

Tribüne

Holzstütze 30x30

Stb. Stütze 30x30

Stb. Wand 25cm

Vorhangschiene

Luftraum

Stb. Brüstung OK= +12.02

Stb. Brüstung OK= +9.90

Stb. Brüstung OK= +9.30

Stb. Brüstung OK= +9.00

Stb. Brüstung OK= +8.70

Stb. Brüstung OK= +8.40

Stb. Brüstung OK= +8.10

Stb. Brüstung OK= +7.80

Stb. Brüstung OK= +7.50

Stb. Brüstung OK= +7.20

Stb. Brüstung OK= +6.90

Stb. Brüstung OK= +6.60

Stb. Brüstung OK= +6.30

Stb. Brüstung OK= +6.00

Stb. Brüstung OK= +5.70

Stb. Brüstung OK= +5.40

Stb. Brüstung OK= +5.10

Stb. Brüstung OK= +4.80

Stb. Brüstung OK= +4.50

Stb. Brüstung OK= +4.20

Stb. Brüstung OK= +3.90

Stb. Brüstung OK= +3.60

Stb. Brüstung OK= +3.30

Stb. Brüstung OK= +3.00

Stb. Brüstung OK= +2.70

Stb. Brüstung OK= +2.40

Stb. Brüstung OK= +2.10

Stb. Brüstung OK= +1.80

Stb. Brüstung OK= +1.50

Stb. Brüstung OK= +1.20

Stb. Brüstung OK= +0.90

Stb. Brüstung OK= +0.60

Stb. Brüstung OK= +0.30

Stb. Brüstung OK= +0.00

Stb. Brüstung OK= -0.30

Stb. Brüstung OK= -0.60

Stb. Brüstung OK= -0.90

Stb. Brüstung OK= -1.20

Stb. Brüstung OK= -1.50

Stb. Brüstung OK= -1.80

Stb. Brüstung OK= -2.10

Stb. Brüstung OK= -2.40

Stb. Brüstung OK= -2.70

Stb. Brüstung OK= -3.00

Stb. Brüstung OK=

ANSICHT OST

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

ANSICHT WEST

Grundstücksgrenze

Baugrenze

GESAMTMASS

GESAMTAUSSENMASS

TOP 5.5

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

Grundstücksgrenze nördlich (+Klärung)

BGF-R EG3: ca. 1.181 m²

BGF-S EG3: ca. 48 m²

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

NE 2 : 669m² NE 1 : 495m²

Jahrgangsheimat 4 Fläche: ca. 430m² NUF

Jahrgangsheimat 3 Fläche: ca. 430m² NUF

Pultdach

Hochbeet

Sitzstufen

Rundbeet

Rundbeet Feuerschutzsammler Multi Unit

Rundbeet Steinbeet Quelle

Rundbeet Steinbeet Quelle

Rundbeet Steinbeet Quelle

ANSICHT OST

ANSICHT NORD

ANSICHT WEST

PV-Planung Technnotherm 12.5.25

PV-Planung Technnotherm Stand LP2_12.5.25

Außenanlagenplanung kraftraum 11.09.25

Außenanlagenplanung Kraftraum 11.09.25

RLT Gerät/Sichtschutz Annahme HJA, Planung TT. offen?

Solargründach extensive Dachbegrünung, Retentionsdach

Traufstreifen Kies, ca. 50cm

Lüftungsgerät H:1,80m auf stahlgerüst 30cm+20cm gesamte Höhe: 2,50m

Oberlicht

DF1

DF2

Pultdach

Grundstücksgrenze

Baugrenze

Einmesspunkt 1

Einmesspunkt 2

TOP 5.5

Fläche ca. 5.820

GESAMTMASS

GESAMTAUSSENMASS

Legende

Schraffuren

- Stahlbeton
- Mauerwerk
- RW – Leichtbau Brandwandqualität
- Leichtbau

- F90 – Leichtbau F90 (fb)
- F30 – Leichtbau F30 (fb)
- Dämmung weich
- Dämmung hart

Linien

- Grundstücksgrenze (Grundlage: Vermessungsamt)
- Hauptachsen
- Nebenachsen
- Verdeckt
- Überkopf
- Brandwand

- Schnitt A-A
- Ansicht A-01
- Verweis auf Änderung
- UKRD -0.00 / UKFD -0.10

- ±0,00 Fertighöhe
- -0,00 Rohhöhe
- ±0,00 / -0,00 OK Fertigfußboden / OK Rohfußboden
- ±0,00 OK Fertigfußboden
- -0,00 OK Rohfußboden

- BD Bodendurchbruch
- DD Deckendurchbruch
- WD Wanddurchbruch
- VK/AK Text – Vorderkante/ Aussenkante z.B. Fertigdecke
- ±0,00 / -0,20 RDS bzw. RFS Rohdeckensprung bzw. Rohfussbodensprung
- ±0,00 / -0,20 FFS bzw. FFS Fertigdeckensprung bzw. Fertigfussbodensprung

Raumstempel

R-001 Raumname F: 10,00 m² SF: 10,00 m²

- Gebäudenr. Ebene Raumnummer
- Raumbezeichnung
- Nettoraumfläche
- Soll/Ist

Bewegungsraum für mobilitätseingeschränkte Personen 1,50m / 1,50m, D= 1,50m

Bewegungsfläche auf Fluren 1,80m x 1,80m nach > 15,0m

T30	Tür feuerhemmend, dicht- und selbstschließend (fh)	T30/RS	Tür feuerbeständig und rauchdicht (fb-rd)
T30/RS	Tür feuerhemmend und rauchdicht (fh-rd)	RS	Tür rauchdicht (rd)
dl	Tür dichtschließend	I90	Schachttür feuerbeständig, dichtschließend
T90	Tür feuerbeständig, dichtschließend (fb)	FSV-F90	Brandschutzvorhänge im Verlauf von Brandabschnitten

BW	Brandwand		
fb/BW	feuerbeständig in Bauart einer Brandwand		
F90	feuerbeständig (fb)		
F30	feuerhemmend (fh)		
FL	Fluchtwegrichtung		

AUT.	Elt.-Autom. Öffner	BRH	Brüstungshöhe
TFA	Türfeststellanlage	OL	Oberlicht
OKFF	Oberkante Fertigfußboden	NA	Notausgänge
OKRF	Oberkante Rohfußboden	RA	Rauchableitungsöffnung

Türhöhen gelten von OKFF bis UK Rohsturz

Fensterhöhen gelten von OK Rohrüstung bis UK Rohsturz

Brüstungshöhen gelten von OKRB bis OK Rohrüstung

Hinweise:

Brandschutz: Diese Pläne sind nur im Zusammenhang mit den Brandschutzplänen und mit dem Textteil des Brandschutznachweises gültig. Bei Unstimmigkeiten zwischen dem Brandschutzkonzept und der Architektur gilt das Brandschutzkonzept

Angaben zu Durchbrüchen sind informativ dargestellt und lediglich auf architektonische Belange überprüft. Verbindliche Angaben sind aus der Fachplanung zu entnehmen.

Maßgebend für alle statisch relevanten Konstruktionen ist die Tragwerksplanung.

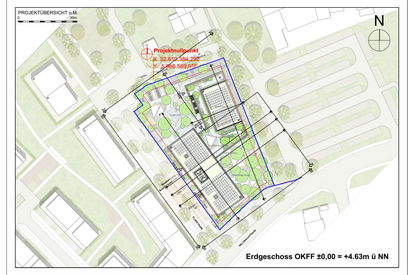
PLANFREEZE LP3

INDEX	ÄNDERUNG	DATUM	BEARBEITER

PLANBEZEICHNUNG: **Grundriss Dachaufsicht**

PLANNUMMER: SGU_HJA_3_GES_GR_DA_001_VA_c

PROJEKTÜBERSICHT o.M.



PROJEKTBESCHREIBUNG

Grundschule Lübeck

Neubau einer 3-zügigen Grundschule, Einfeldsporthalle und Kindertageseinrichtung Geniner Ufer in Lübeck
Geniner Ufer 5-5A, 23560 Lübeck

BAUHERR

Hansestadt Lübeck

Fachdienste V – Planen und Bauen
5.601 Gebäudemanagement
5.651.12 I Planung und Baudurchführung
Mühlendamm 14
23552 Lübeck

PROJEKTVERFASSER

HASCHER JEHLE Generalplanungsgesellschaft GmbH

Kantstrasse 17, D-10623 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 / 264 05 - 0
eMail: info@hascherjehle.de - www.hascherjehle.de

PROJEKTNUMMER	A419	GEZEICHNET	Y.L	LEISTUNGSPHASE	Entwurfsplanung	PLANSTAND	VA
CAD-PLANNUMMER	A419_GSL_ARC.pln	MASSSTAB	1:100	INDEX	c	STATUS	DATUM 12.09.2025
						BLATTGRÖSSE	DIN A0

PLANBEZEICHNUNG: **PLANFREEZE LP3** Stand 12.09.2025

Grundriss Dachaufsicht

PLANNUMMER: SGU_HJA_3_GES_GR_DA_001_VA_c

GRUNDSCHULE
KINDERTAGESSTÄTTE

► Nr. VO/2025/14673-05
öffentlich

Lübeck, 01.12.2025

Anfrage

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

AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL), Anfrage zu: Projektfreigabe "Neubau Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer" Geniner Ufer 5-5a, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.12.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Klärungsbedarf Raumplanung Ganztagsbetreuung

Da die Beschlussvorlage VO/2025/14673 bereits am 9. Dezember 2025 im Hauptausschuss zur Entscheidung ansteht und die Projektfreigabe und Start des Gesamtprojektes unmittelbar danach erfolgen soll, werden die schriftlichen Antworten auf die nachfolgenden Fragen spätestens vor der Sitzung des Hauptausschusses benötigt.

1. Ganztagskapazitäten
Wie viele Ganztagsplätze sollen an der neuen Grundschule konkret entstehen, und auf welcher Berechnungsgrundlage erfolgt diese Kapazitätsplanung mit Blick auf den bundesgesetzlichen Rechtsanspruch ab 2026?

2. Fehlende Raumangaben
Warum enthält die Vorlage keine explizite Ausweisung eigener Räume für den Ganztag (z. B. Betreuungsräume, Ruheräume, Differenzierungsräume), obwohl fachliche Empfehlungen (KMK, SH-Rahmenkonzept, Lübeck VO/2019/07479) und das Förderprogramm Ganztagsausbau (GaFinHG) bei hoher Teilnahmequote zusätzliche Flächen empfehlen?

3. Nutzung der Unterrichtsflächen
Soll der Ganztag vollständig auf die regulären Unterrichtsflächen (Klassenräume, Freilernzonen, Gruppenraum) zurückgreifen? Falls ja: Wie soll die parallele Nutzung durch unterschiedliche Gruppen am Nachmittag organisatorisch und pädagogisch abgesichert werden?

4. Jahrgangscluster als Ganztagsräume
Die Vorlage beschreibt die Jahrgangscluster als flexible Lernwelten, ohne zusätzliche Flächen vorzusehen. Reichen diese Flächen nach Einschätzung der Verwaltung tatsächlich aus, um sowohl den Unterricht als auch die wachsenden Betreuungsbedarfe im Ganztag abzubilden?

5. Inklusion im Ganztag
Wie wird sichergestellt, dass die im Bericht betonten inklusiven Anforderungen auch im Ganztag erfüllt werden können, wenn keine eigenen Ganztagsräume für Rückzug, Förderung und Ruhe vorgesehen sind?

6. Abstimmung mit dem künftigen Träger
Hat bereits eine Bedarfsabstimmung mit dem späteren Ganztagsträger stattgefunden – insbesondere zur Frage, welche Räume am Nachmittag zwingend benötigt werden?

7. Nachsteuerungsbedarf
Sieht die Verwaltung aufgrund des Rechtsanspruchs ab 2026 und der erwartbar steigenden Betreuungszahlen die Notwendigkeit, die Planung um eigene Ganztagsräume zu ergänzen? Falls nein: Wie wird begründet, dass die aktuelle Planung langfristig ausreichend ist?

Begründung:
Die Vorlage zur Projektfreigabe für den Neubau der Grundschule mit Sporthalle und Kita am Geniner Ufer beschreibt einen modernen Bildungsbau, der ganztägiges Lernen grundsätzlich ermöglichen soll. Mit Blick auf den ab dem Schuljahr 2026/27 stufenweise in Kraft tretenden Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung ergeben sich jedoch erhöhte Anforderungen an Raumkapazitäten, pädagogische Infrastruktur und organisatorische Planbarkeit, die in der Vorlage nur teilweise dargestellt werden.

1. Rechtsanspruch und Raumbedarf
Der bundesgesetzliche Rechtsanspruch verpflichtet die Kommunen ab 2026 zunächst für die erste Jahrgangsstufe, anschließend jährlich aufsteigend bis 2029/30 für alle Jahrgänge der Grundschule, ein verlässliches Ganztagsangebot an fünf Werktagen und bis zu acht Stunden täglich vorzuhalten. Dieser Anspruch umfasst nicht allein Betreuungsplätze, sondern setzt auch räumliche Voraussetzungen voraus, die eine qualitativ hochwertige Ganztagsbildung ermöglichen.
Anerkannte fachliche Empfehlungen – darunter die Kultusministerkonferenz (KMK), verschiedene Länder-Raumprogramme, wissenschaftliche Expertisen zur Ganztagsqualität sowie landesweite Rahmenkonzepte – betonen, dass Ganztagsangebote eigene pädagogische Räume benötigen, insbesondere Ruhe-, Rückzugs-, Bewegungs- und Freizeiträume. Die vorliegende Planung weist jedoch keine eigenen Ganztagsräume aus und setzt überwiegend auf die Doppelnutzung der Unterrichtsflächen. Damit bleibt offen, ob der Standort die Anforderungen des Rechtsanspruchs langfristig erfüllen kann.

2. Ganztagsplätze an der neuen Schule
Die geplante dreizügige Grundschule soll bis zu 300 Schüler*innen aufnehmen. Die Vorlage benennt jedoch weder die konkrete Zahl der geplanten Ganztagsplätze noch die zugrunde liegende Berechnungsmethodik (z. B. Teilnahmequoten, Richtwerte pro Zug, prognostizierte Bedarfe). Da die ausreichende Versorgung mit Ganztagsplätzen ein gesetzlicher Auftrag ist, ist eine transparente Darstellung der Kapazitätsplanung erforderlich, um beurteilen zu können, ob der Standort den Rechtsanspruch erfüllen kann.

3. Fehlende Ausweisung eigener Ganztagsräume
Die Vorlage beschreibt die Jahrgangscluster als flexible Lernwelten, die sowohl für Unterricht als auch für den Ganztag genutzt werden sollen. Damit wird ein rein doppelt genutztes Raumkonzept verfolgt. Aus Qualitätsbewertungen verschiedener Ganztagsschulen ist jedoch bekannt, dass das Fehlen eigener Ganztagsflächen – insbesondere für Ruhe, Rückzug und individuelle Förderung – die pädagogische Arbeit am Nachmittag erheblich beeinträchtigen

kann. Dies gilt umso mehr für inklusive Ganztagssettings einer neu zu bauenden inklusiven Regelschule.

4. Nutzung der Unterrichtsflächen
Die vorgesehenen Unterrichtsflächen (Klassenräume, Gruppenräume, Freilernzonen) sind pädagogisch sinnvoll konzipiert, aber bereits am Vormittag intensiv für Unterricht, Differenzierung und Förderung genutzt. Ohne eigene Ganztagsräume muss der gesamte Betreuungsbetrieb am Nachmittag auf diese Flächen zurückgreifen. In der Praxis führt dies häufig zu organisatorischen Herausforderungen, da parallele Gruppenarbeit, Ruhephasen und Förderangebote schwer abzubilden sind, wenn dieselben Räume täglich mehrfach umgenutzt werden müssen und der Unterricht klassenbezogen ein unterschiedliches zeitliches Ende an den verschiedenen Unterrichtstagen haben kann, so dass die Betreuung im Ganztag zu unterschiedlichen Zeiten und auch parallel zum Unterricht starten wird.

5. Jahrgangscluster als Ganztagsräume
Die Jahrgangscluster sind als „Heimaten eines Jahrgangs“ konzipiert und unterstützen moderne pädagogische Lernformen. Sie sind jedoch nicht als zusätzliche Ganztagsflächen ausgewiesen. Fachliche Qualitätsrahmen zur Ganztagsbildung betonen, dass Unterrichts- und Clusterflächen allein nicht ausreichen, um sowohl differenziertes Lernen am Vormittag als auch qualitativ hochwertige Betreuung am Nachmittag zu gewährleisten. Die Vorlage begründet nicht, warum die vorhandenen Flächen langfristig ausreichen sollen.

6. Inklusion im Ganztag
Die Planung weist erhöhte Anforderungen an Barrierefreiheit und Raumakustik aus, berücksichtigt jedoch nicht, dass Inklusion auch im Ganztag spezifische räumliche Voraussetzungen erfordert. Für viele Kinder sind Rückzugs-, Bewegungs- oder sensorisch reizärmere Räume essenziell. Ohne eigene Ganztagsräume bleibt unklar, wie die Schule eine inklusive Ganztagsstruktur abbilden kann, die den vielfältigen Bedürfnissen der Kinder gerecht wird.

7. Abstimmung mit dem künftigen Träger
Die Vorlage erwähnt zwar eine Beteiligung von Trägervertreter*innen an der Bedarfsplanung, macht jedoch keine Aussage darüber, ob bereits eine verbindliche, konzeptbasierte Abstimmung mit dem späteren Ganztagsträger stattgefunden hat. Nach dem Lübecker Konzept „Ganztag an Schule“ ist die gemeinsame Entwicklung eines pädagogischen und räumlichen Ganztagskonzeptes jedoch zentral. Diese gemeinsame Planung ist zudem durch einen Bürgerschaftsbeschluss vom 29.08.2019 verbindlich abgesichert worden:

„(…) 2. Die Ausstattung der Klassenräume in den Grundschulen wird künftig nach den Kriterien ganztägiger Nutzung in Zusammenarbeit von Schulen und Trägern der offenen Ganztagsschule weiterentwickelt.“ (Bürgerschaftsbeschluss VO/2019/07479)

Vor diesem Hintergrund ist entscheidend zu klären, ob für den Neubau am Geniner Ufer bereits ein abgestimmtes Raum- und Nutzungskonzept mit dem künftigen Träger vorliegt. Ohne eine solche gemeinsame Grundlage bleibt offen, ob die räumliche Planung den tatsächlichen Bedarfen der Ganztagsbetreuung entspricht und den politischen Vorgaben zur kooperativen Weiterentwicklung ganztägig nutzbarer Räume gerecht wird.

8. Nachsteuerungsbedarf
Da keine eigenen Ganztagsräume geplant sind, die Anforderungen des Rechtsanspruchs steigen und der inklusive Ganztag besondere räumliche Bedingungen benötigt, erscheint eine Nachsteuerung der Planung ggf. notwendig, sofern diese nicht bereits vorliegt und lediglich versäumt wurde, darüber in der Vorlage zu berichten. Die vorliegenden Fragen dienen daher dazu, die Planungsgrundlagen zu präzisieren und sicherzustellen, dass der Standort der neuen inklusiven Grundschule auch mit Blick auf die Bedarfe des Ganztags an Schule langfristig sowohl den gesetzlichen Vorgaben als auch pädagogischen und inklusiven Qualitätsstandards entspricht.

Anlagen:

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.

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.“

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.

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.

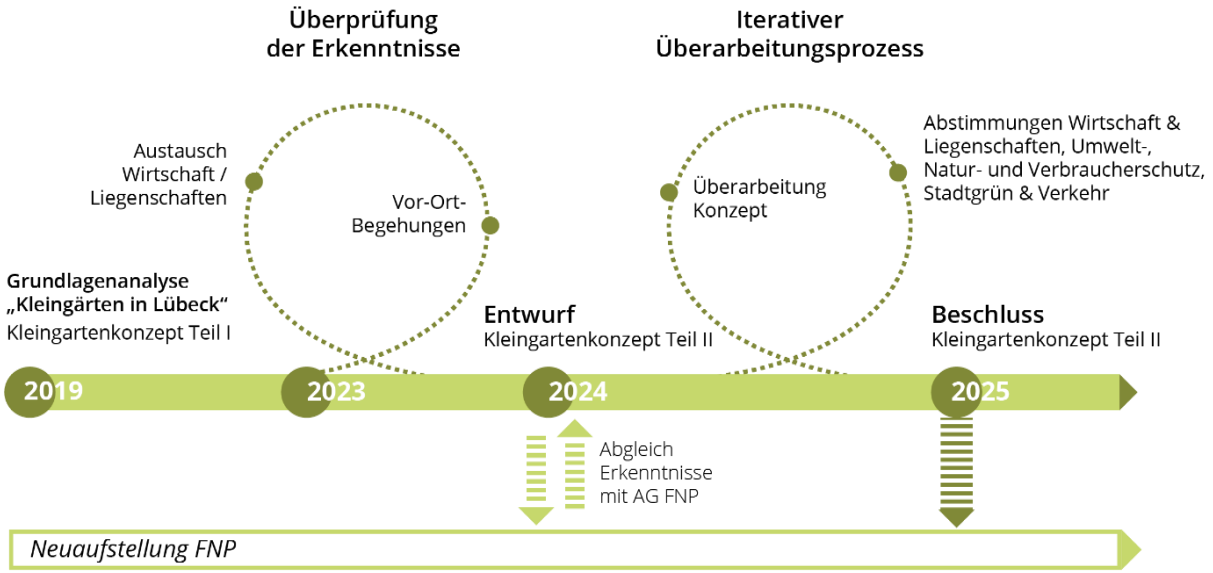


Abbildung 1: Entwicklungsprozess Kleingartenkonzept

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.

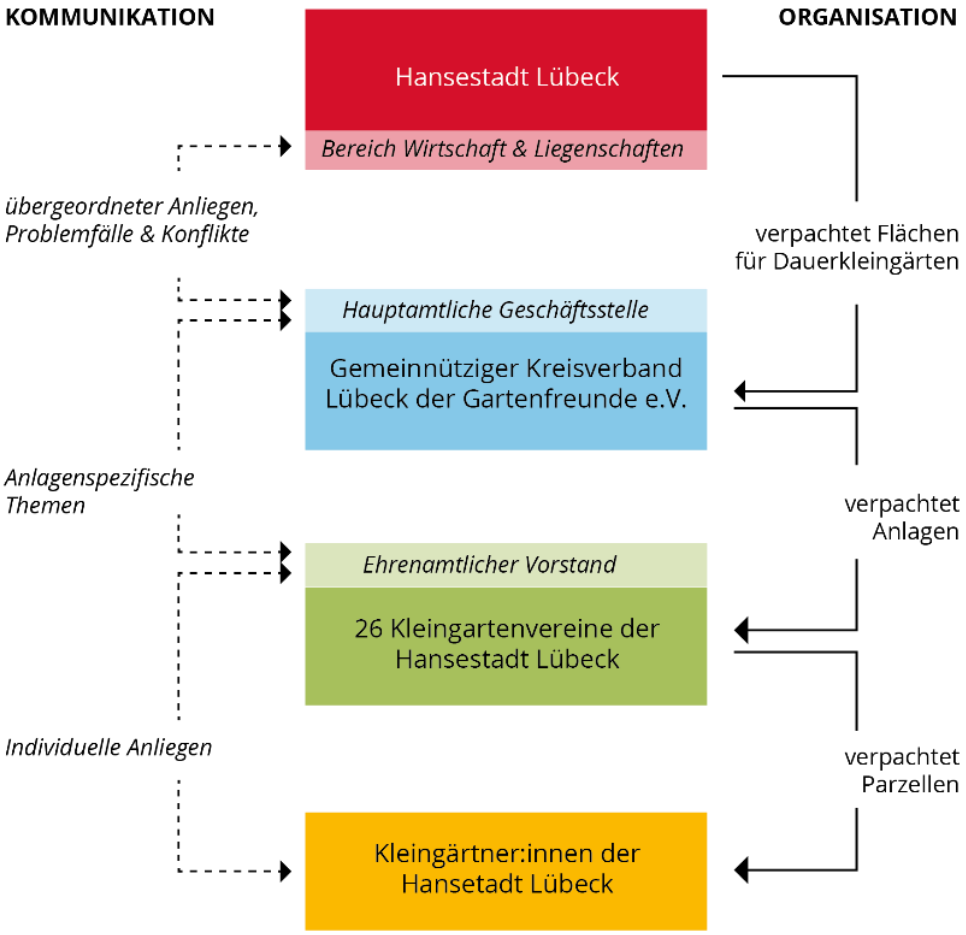


Abbildung 2: Akteur:innenstruktur

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:

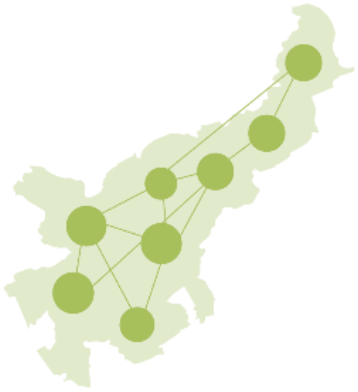
Grundsatz 1: Stadtweit erhalten

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.

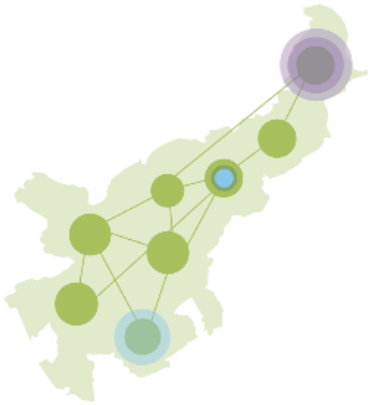
Grundsatz 2: (Grün)räumlich vernetzen



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

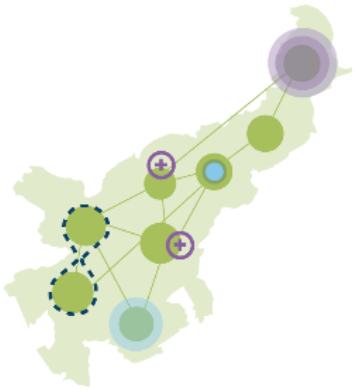
öffnen und punktuell öffentlich nutzbare Aufenthaltsbereiche zu etablieren. Mit dem Ziel das Netz der grünen Wege zum Spazierengehen und Fahrradfahren zu ergänzen.

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.

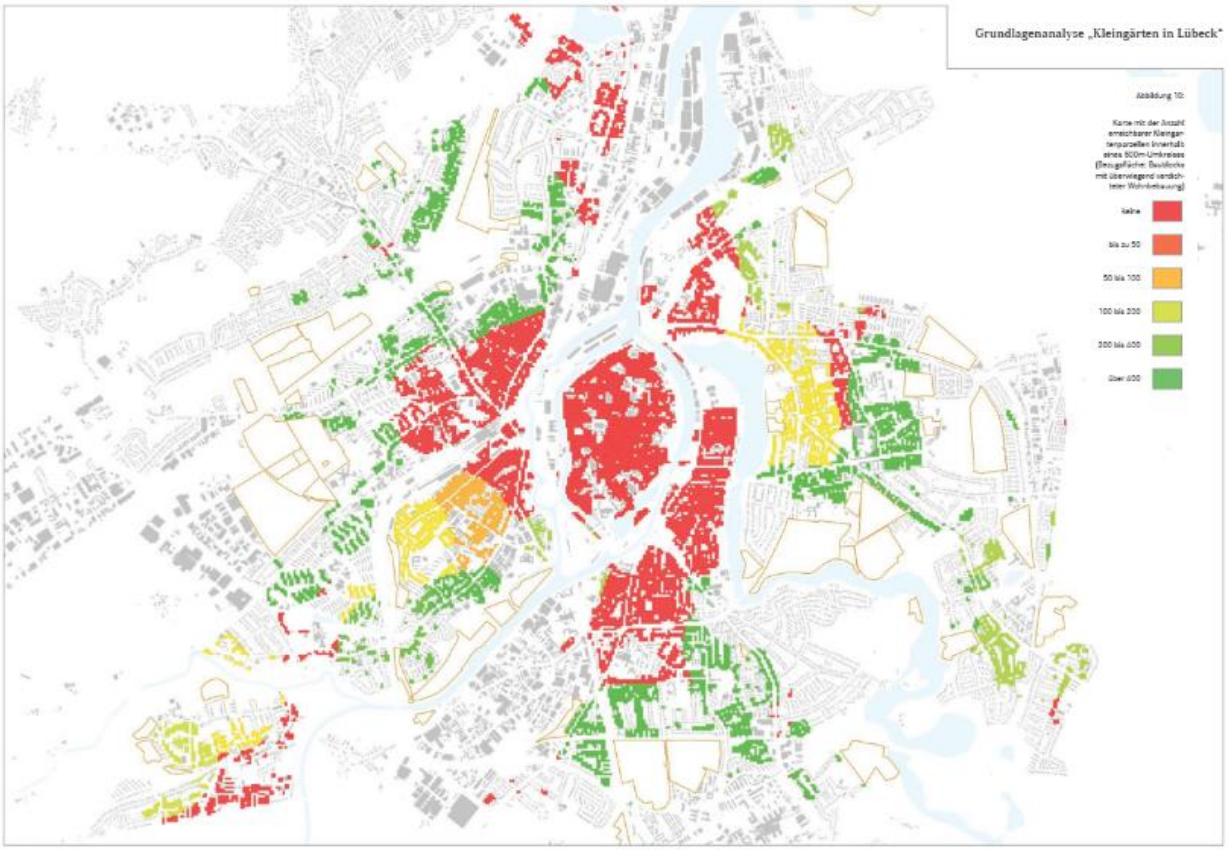


Abbildung 4: Erreichbarkeitsanalyse von Kleingartenanlagen im Stadtgebiet

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.

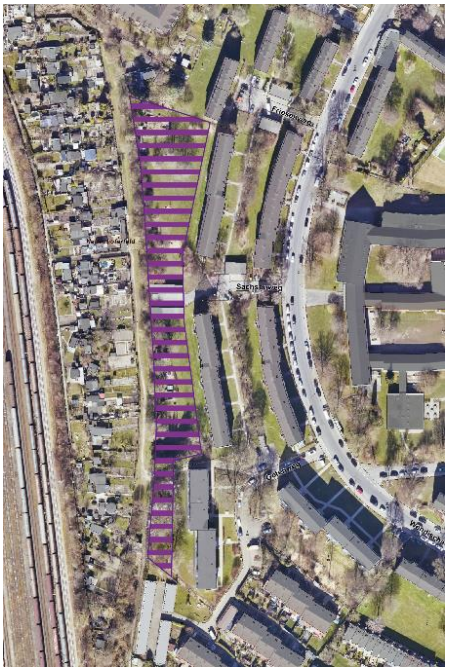
Zu prüfen ist, in wie fern bei Neuanlagen das „klassische“ Konzept der Dauerkleingärten nach BKleingG umzusetzen ist oder in welcher Form alternative Ideen des Gärtnerns (auf kleineren Flächen) umsetzbar sind. Gerade bei Freiflächen in großen Innenhöfen wären Ansätze des nachbarschaftlichen Gärtnerns (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:

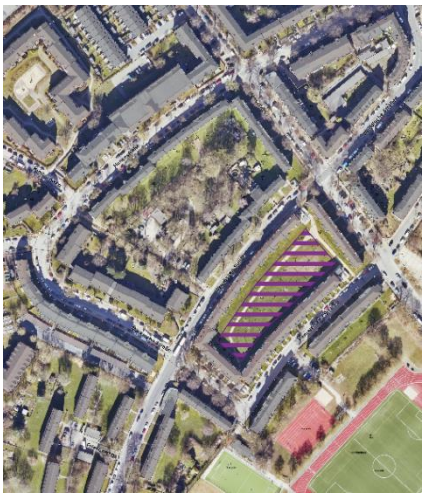
- Innenhöfe von Blockrandbebauung
- Abstandsgrün im verdichteten Geschosswohnungsbau
- Parks
- Spiel- und Sportplätze
- Sonstige Landschaftsräume (bei denen bekannt ist, dass hier planungsrechtlich eine Kleingartenneuanlage gesichert ist)

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

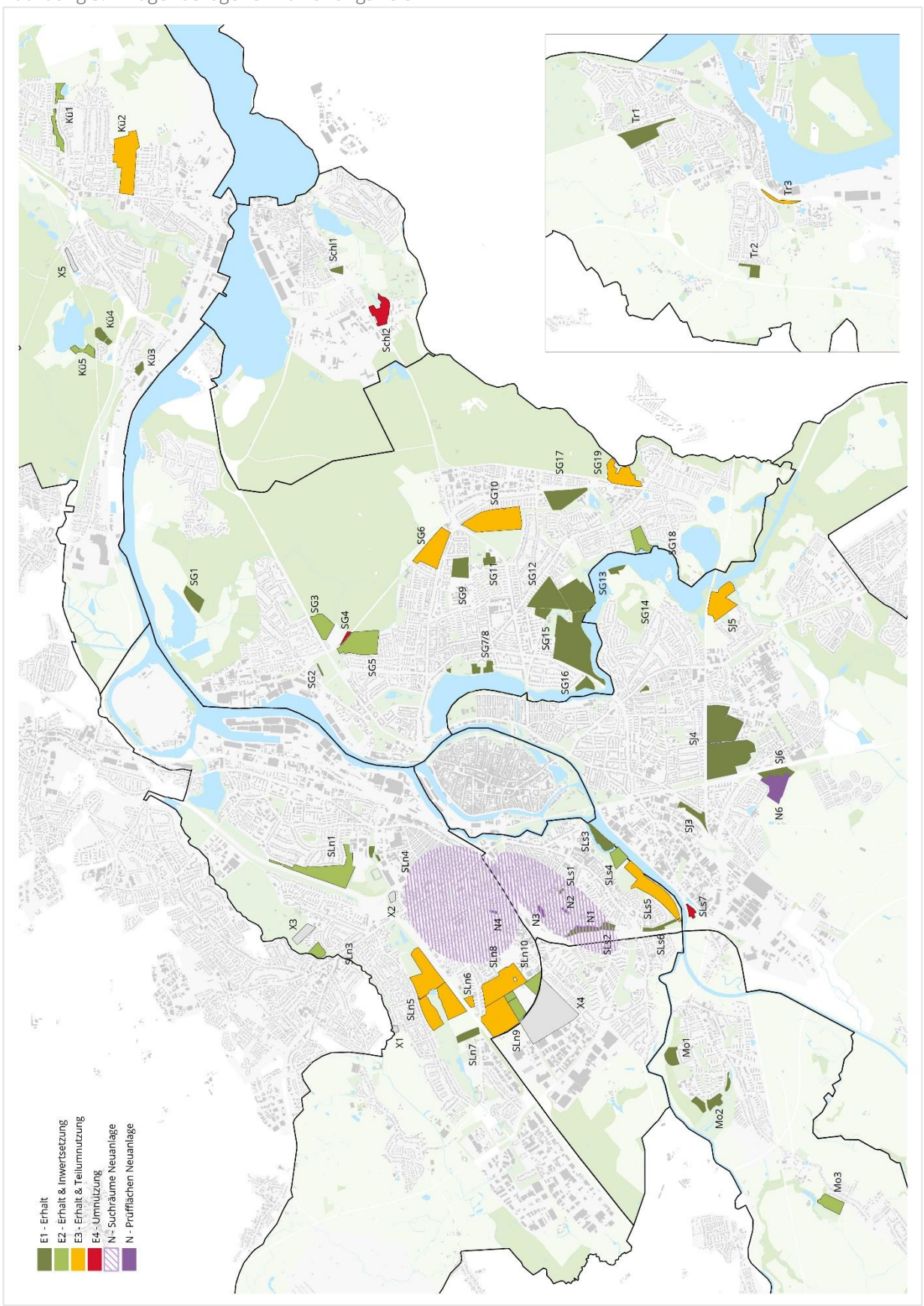


Abbildung 6: Übersicht Entwicklungskonzept

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	

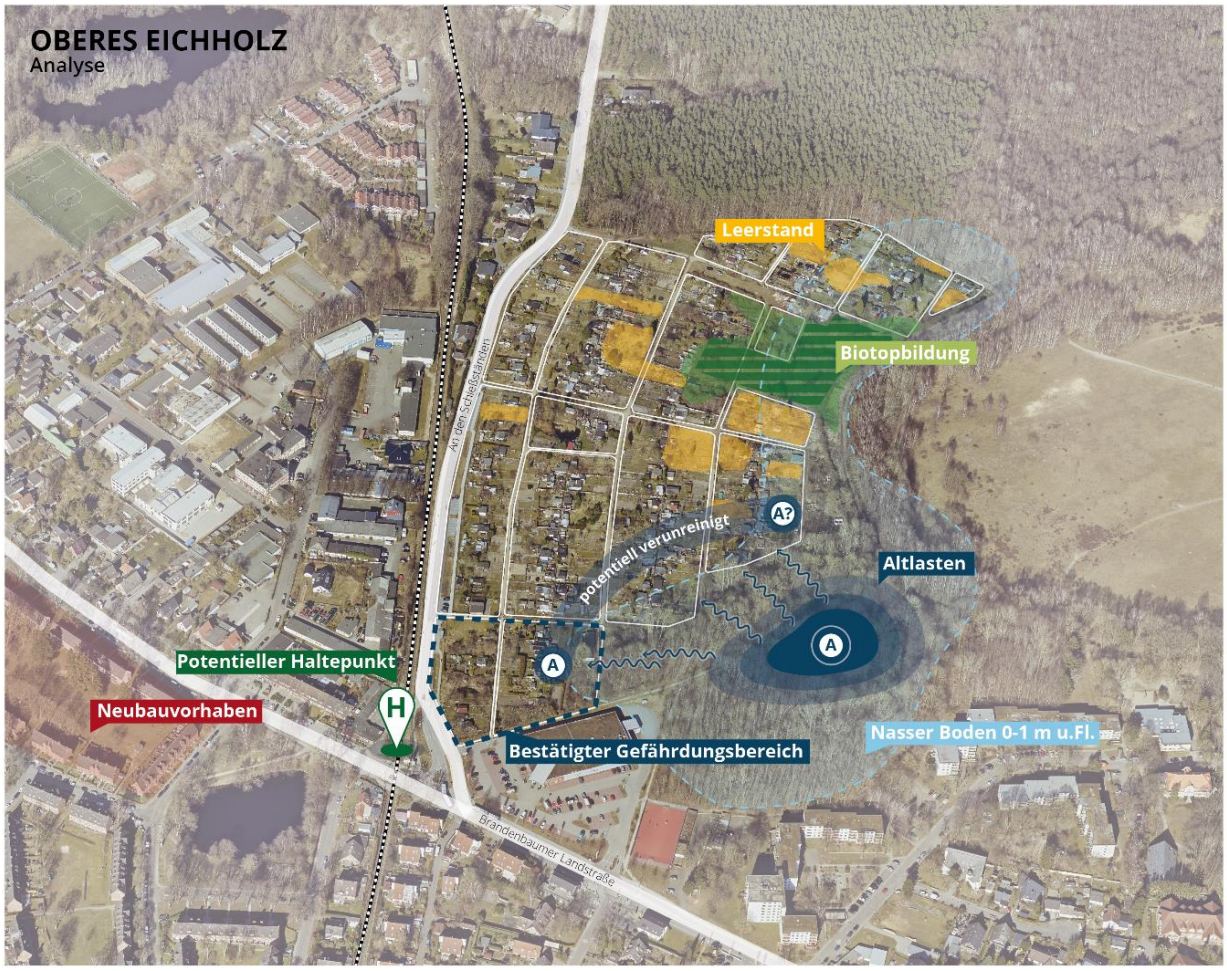


Abbildung 8: Analyse Eichholz

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

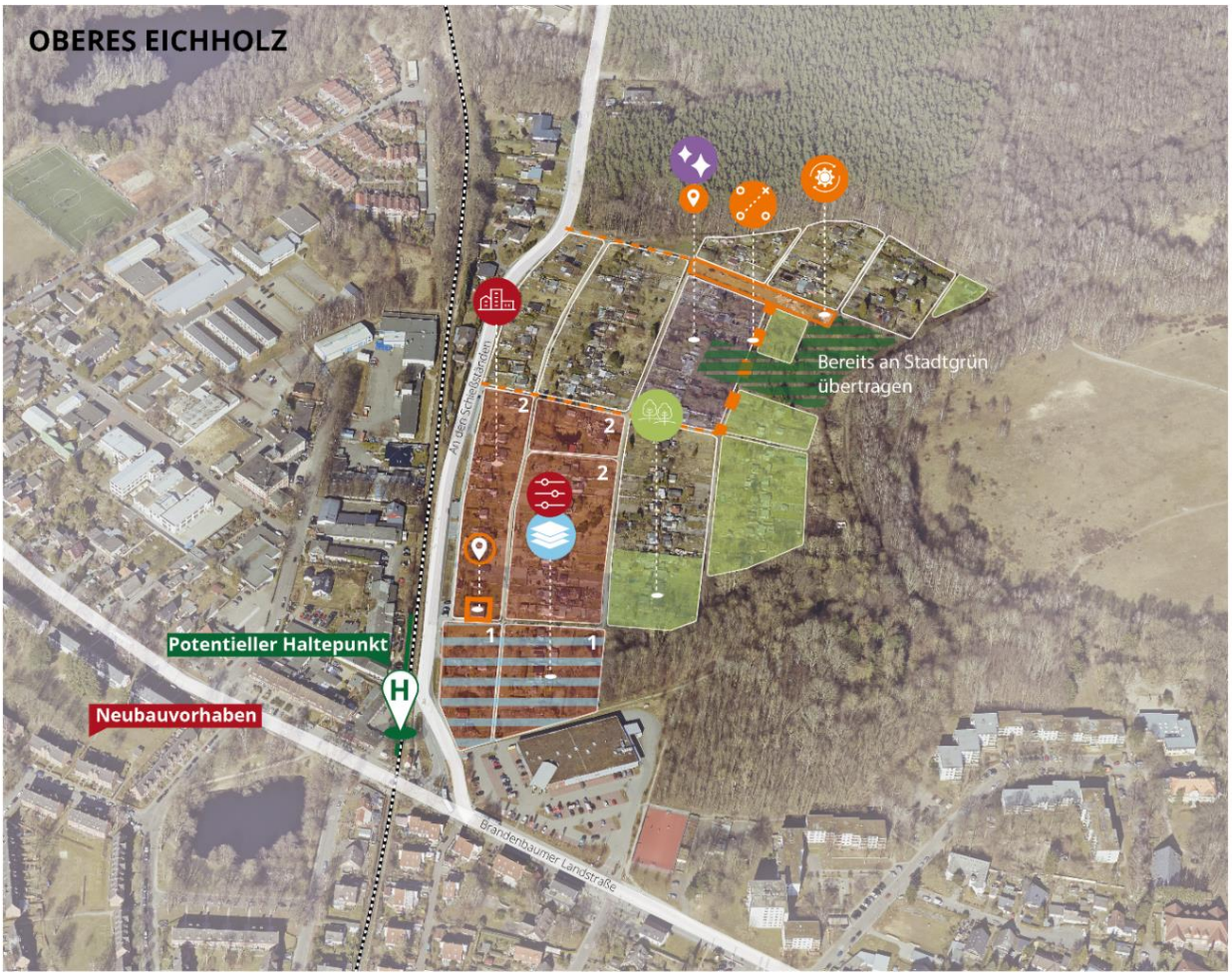


Abbildung 9: Konzept Oberes Eichholz

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.

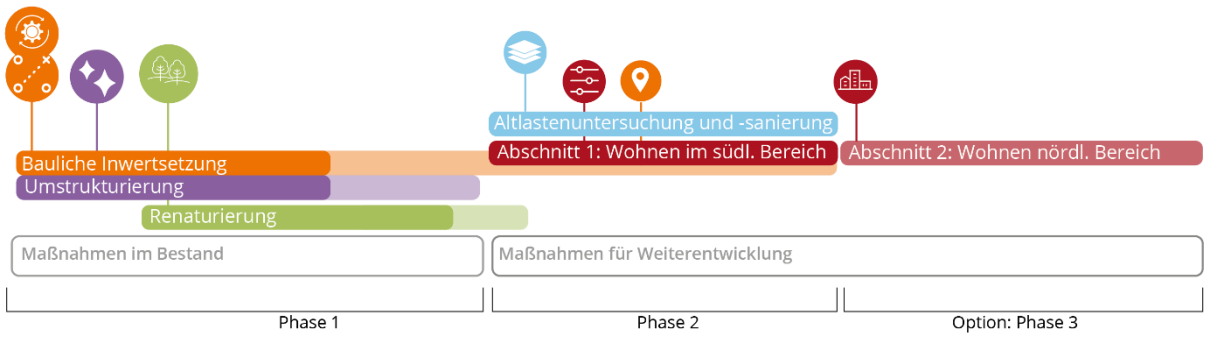


Abbildung 10: Vorgehensstruktur Oberes Eichholz

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	

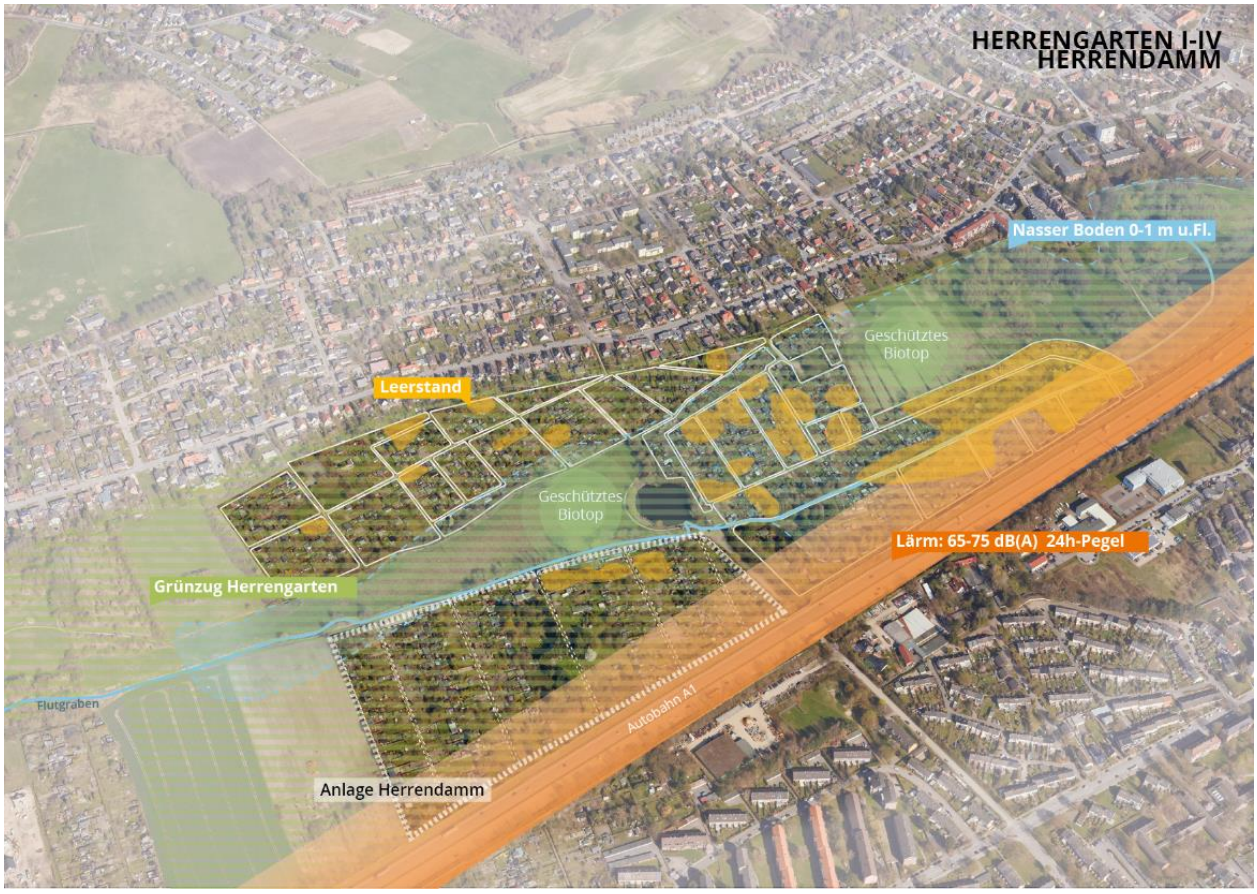


Abbildung 12: Analyse Herrendamm / Herrengarten

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

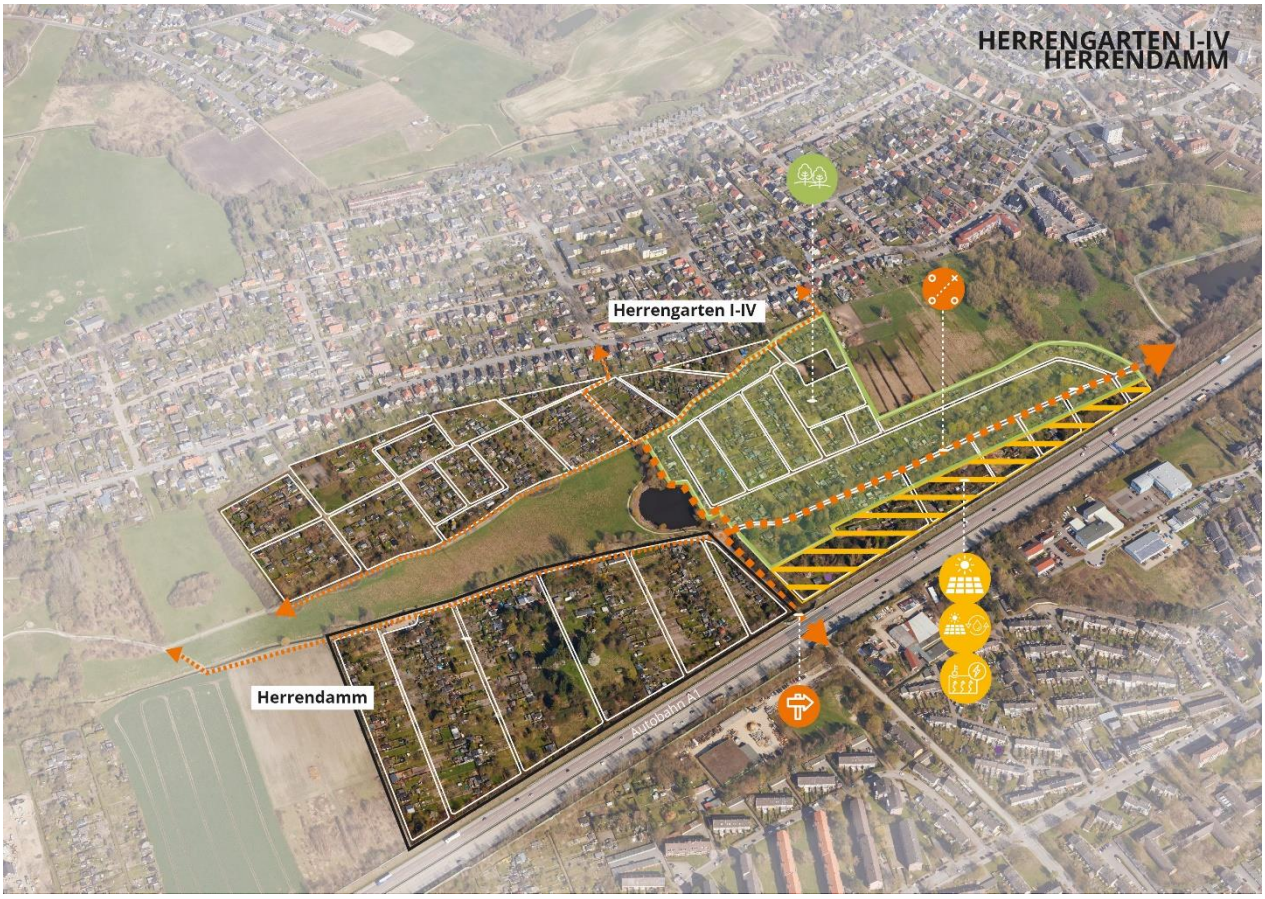


Abbildung 13: Konzept Herrendamm / Herrengarten

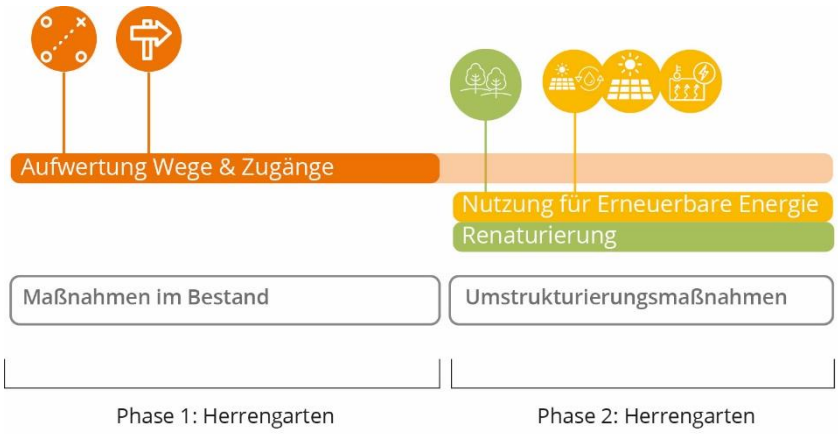
Um der Erholungsfunktion gerecht zu werden, können für die Anlagen Herrengarten und Herrendamm unterschiedliche Inwertsetzungsmaßnahmen ergriffen werden. Die Aufwertung der Wegebeziehungen spielt dabei eine wichtige Rolle, denn diese sorgt für eine attraktive Vernetzung von Landschaftsraum und Kleingarten 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	

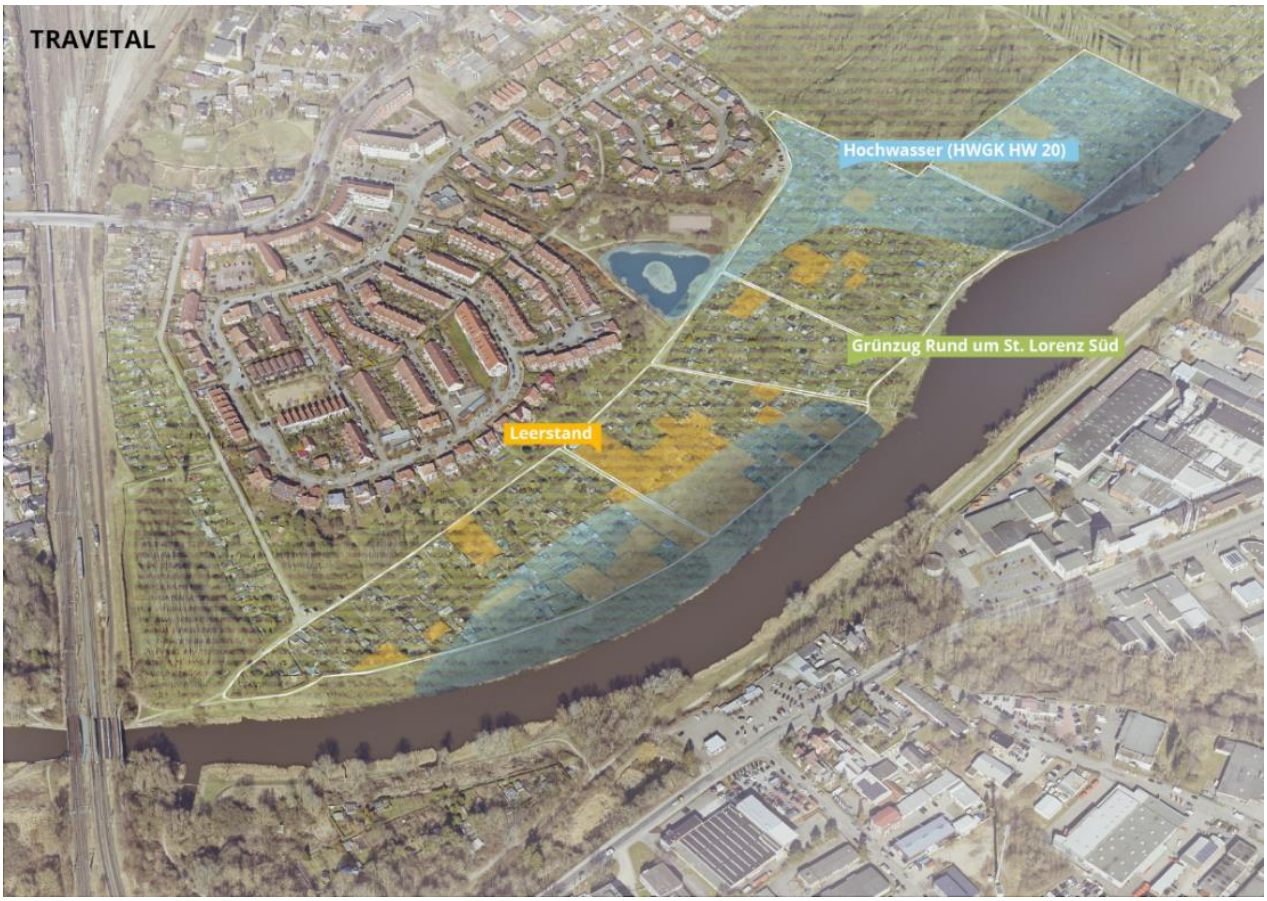


Abbildung 16: Analyse Travetal

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

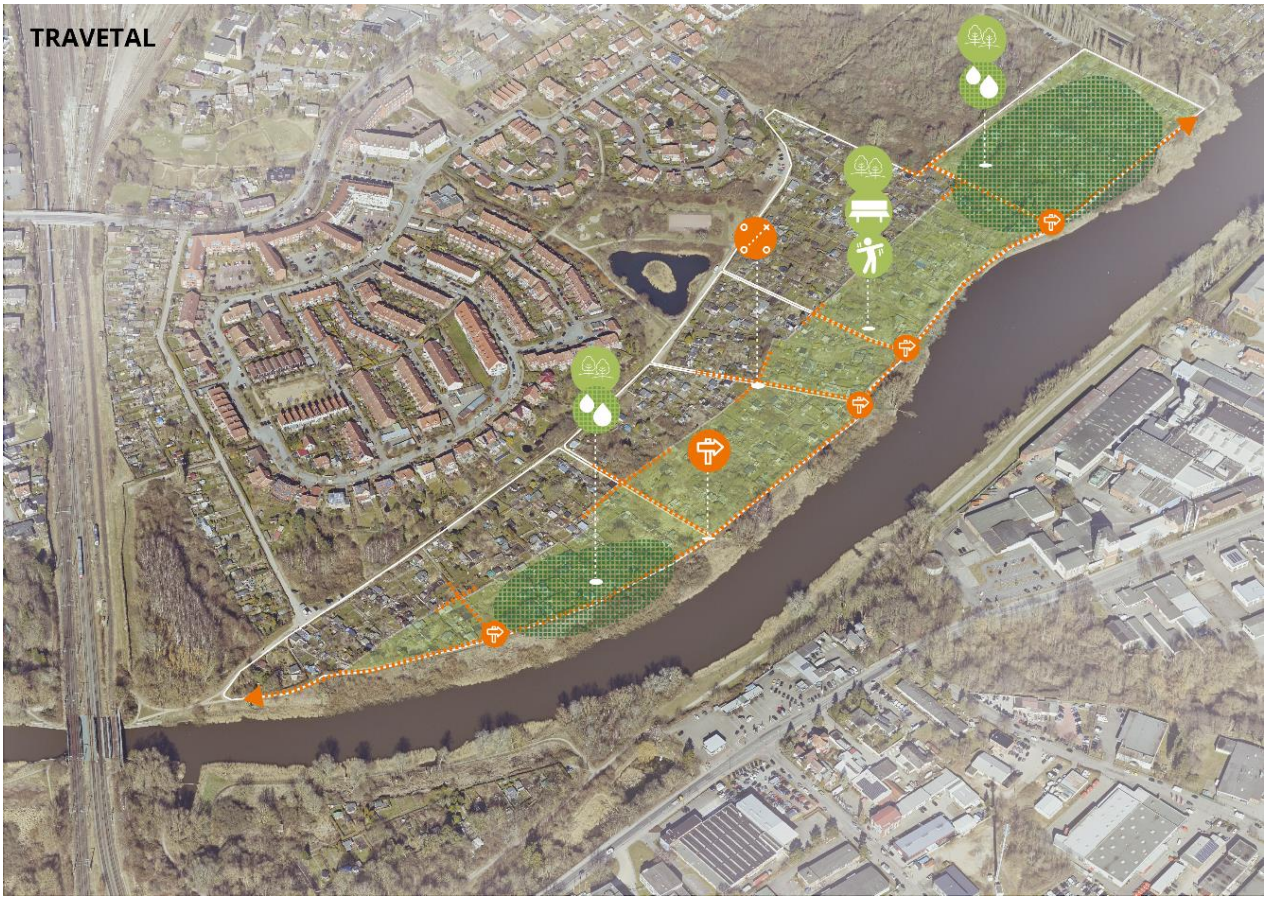


Abbildung 17: Konzept Travetal

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:

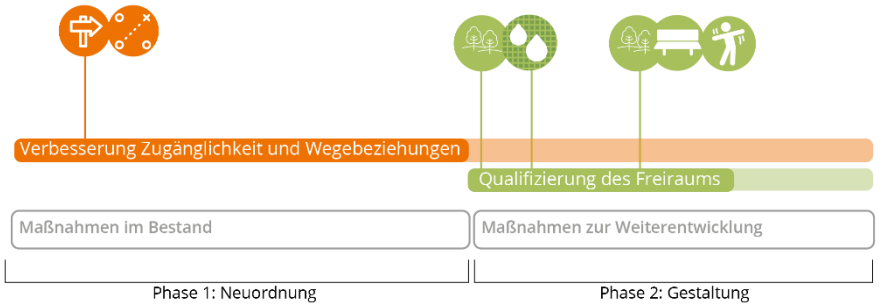


Abbildung 18: Vorgehensstruktur Travetal

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

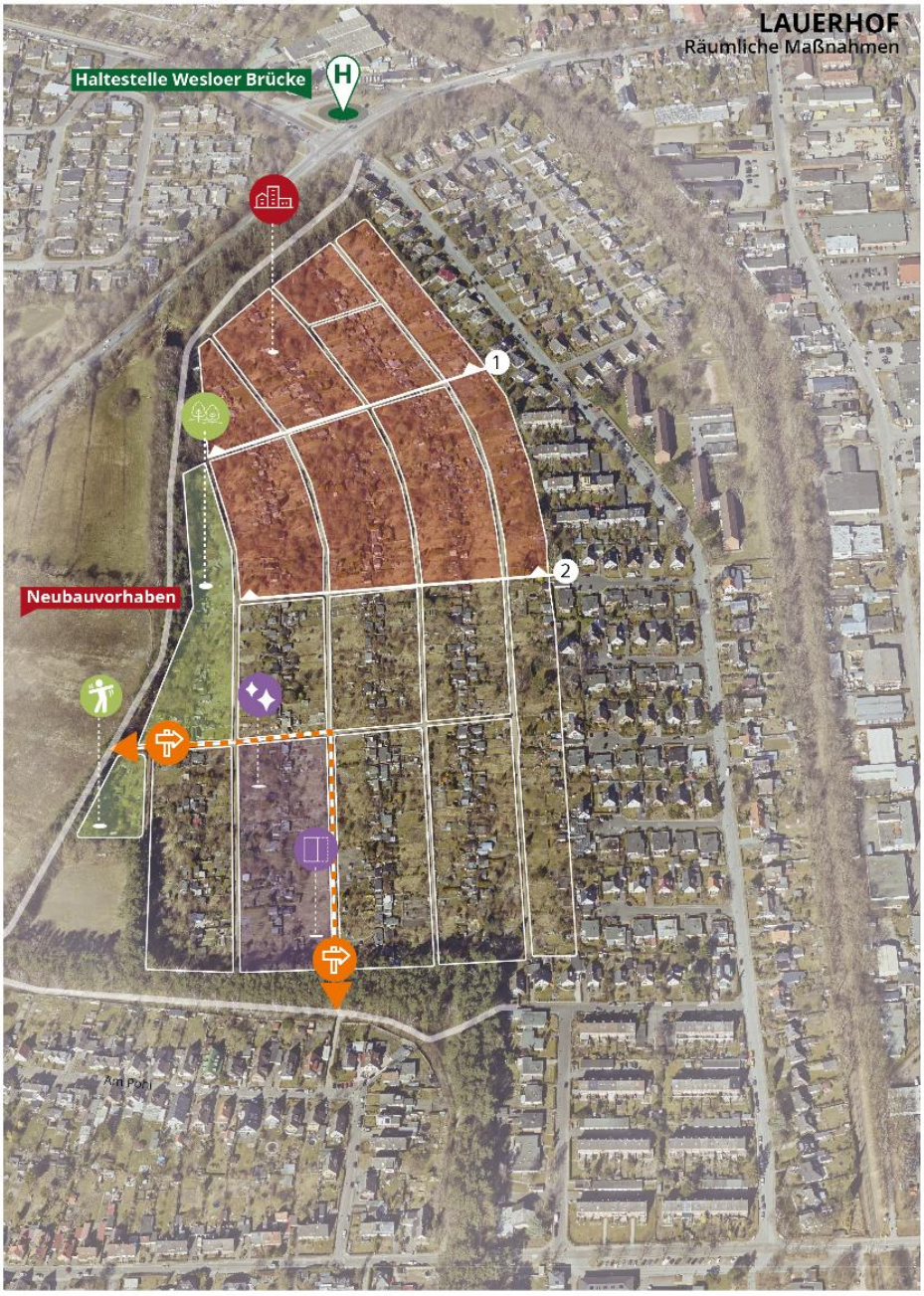


Abbildung 22: Konzept Lauerhof

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.:

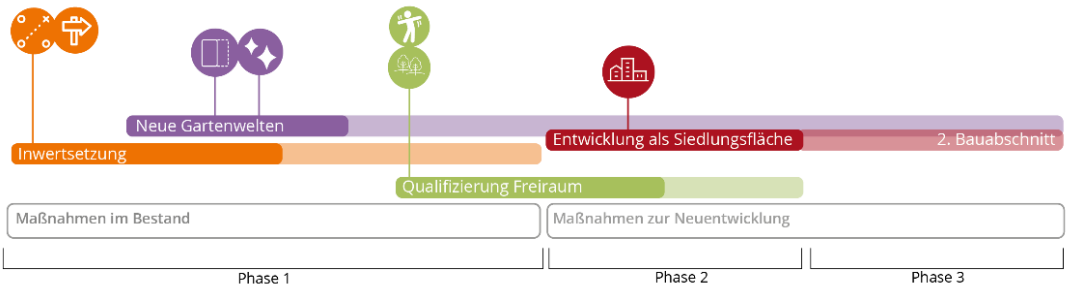


Abbildung 23: Vorgehensstruktur Lauerhof

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

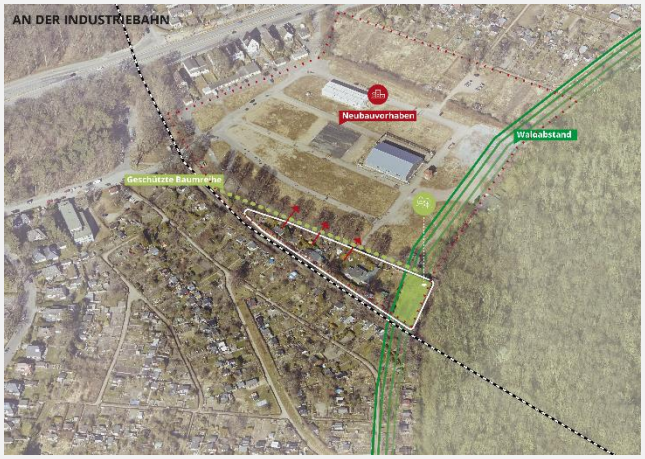


Abbildung 26: Konzept an der Industriebahn

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.

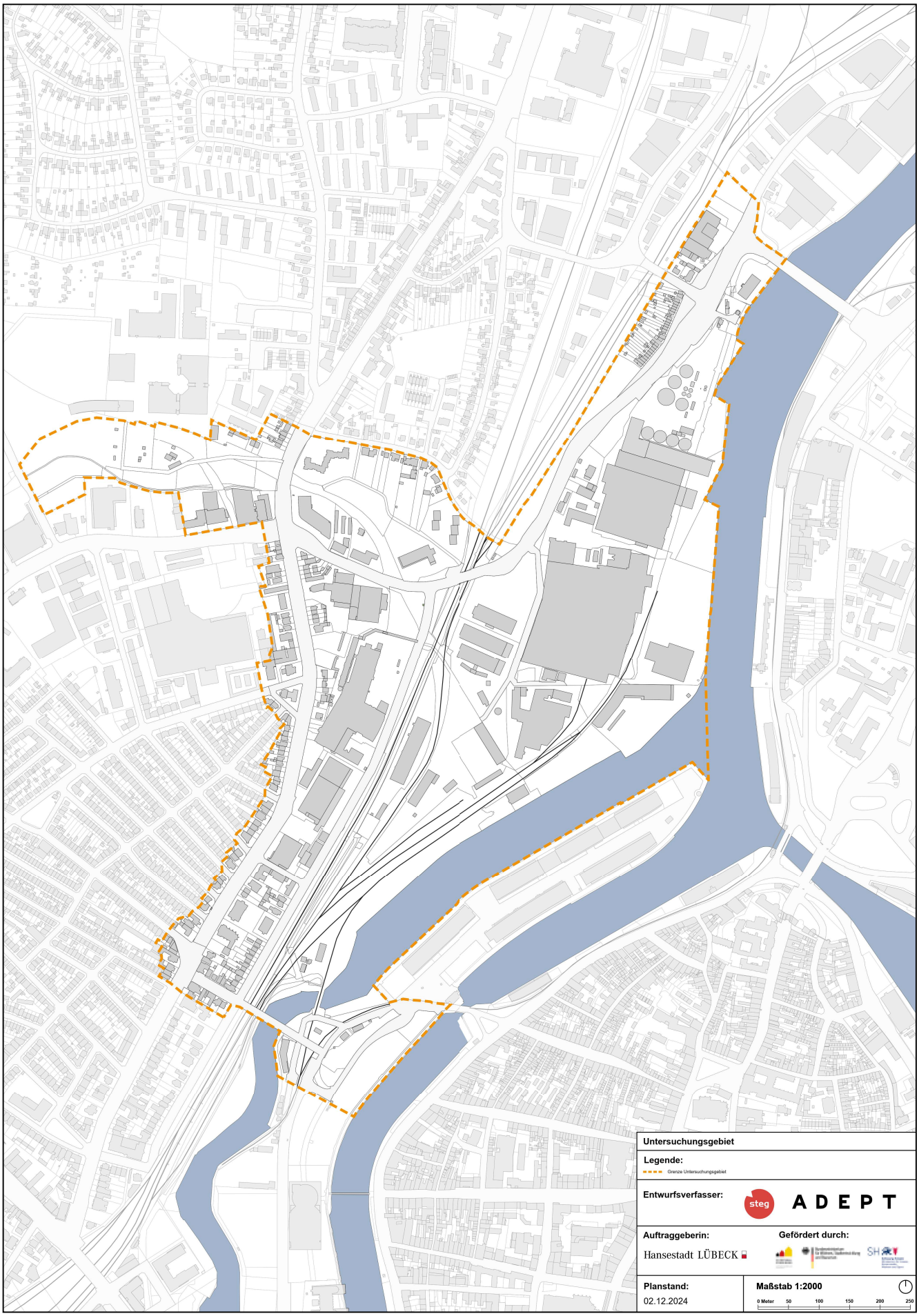


Abb. 2: Untersuchungsgebiet

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.).

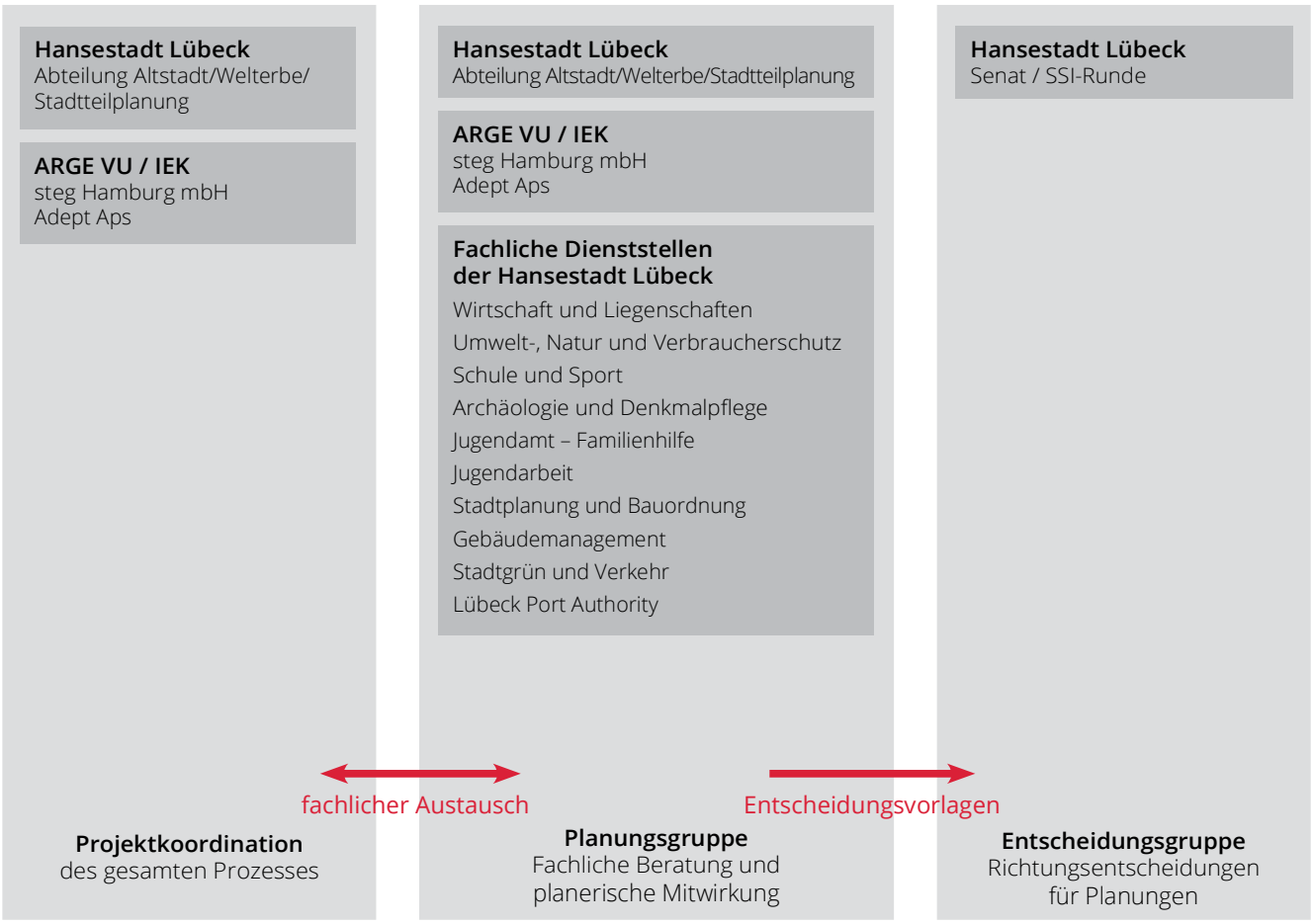


Abb. 3: Projektorganisation

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.

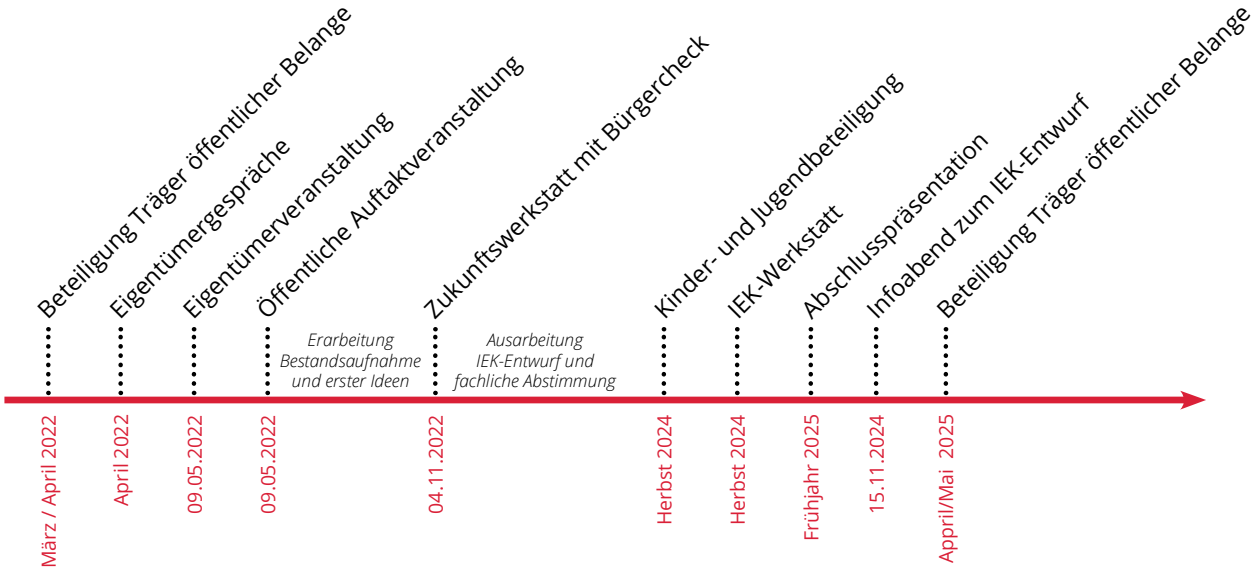


Abb. 4: Beteiligung im Planungsverfahren

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.

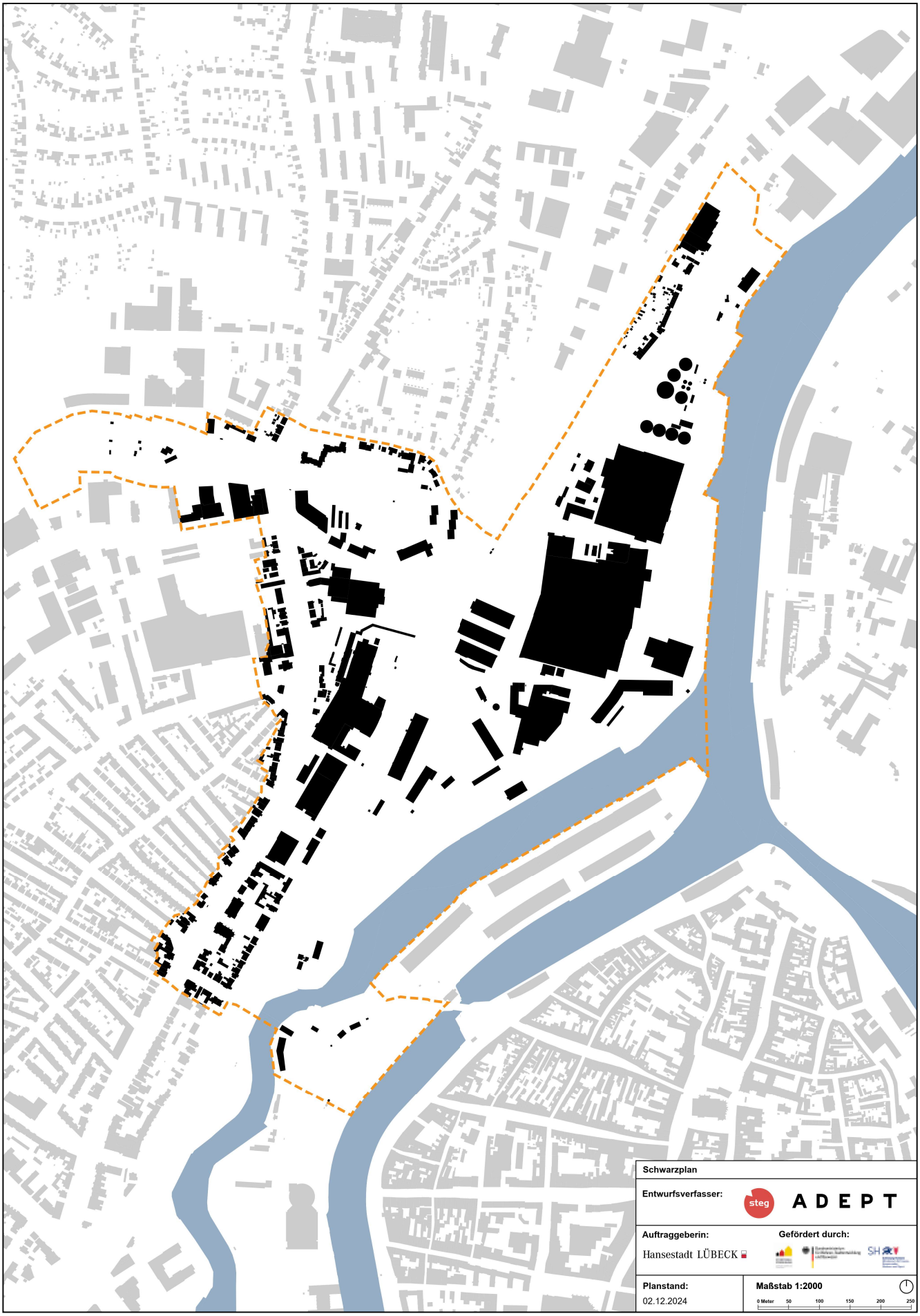


Abb. 5: Schwarzplan

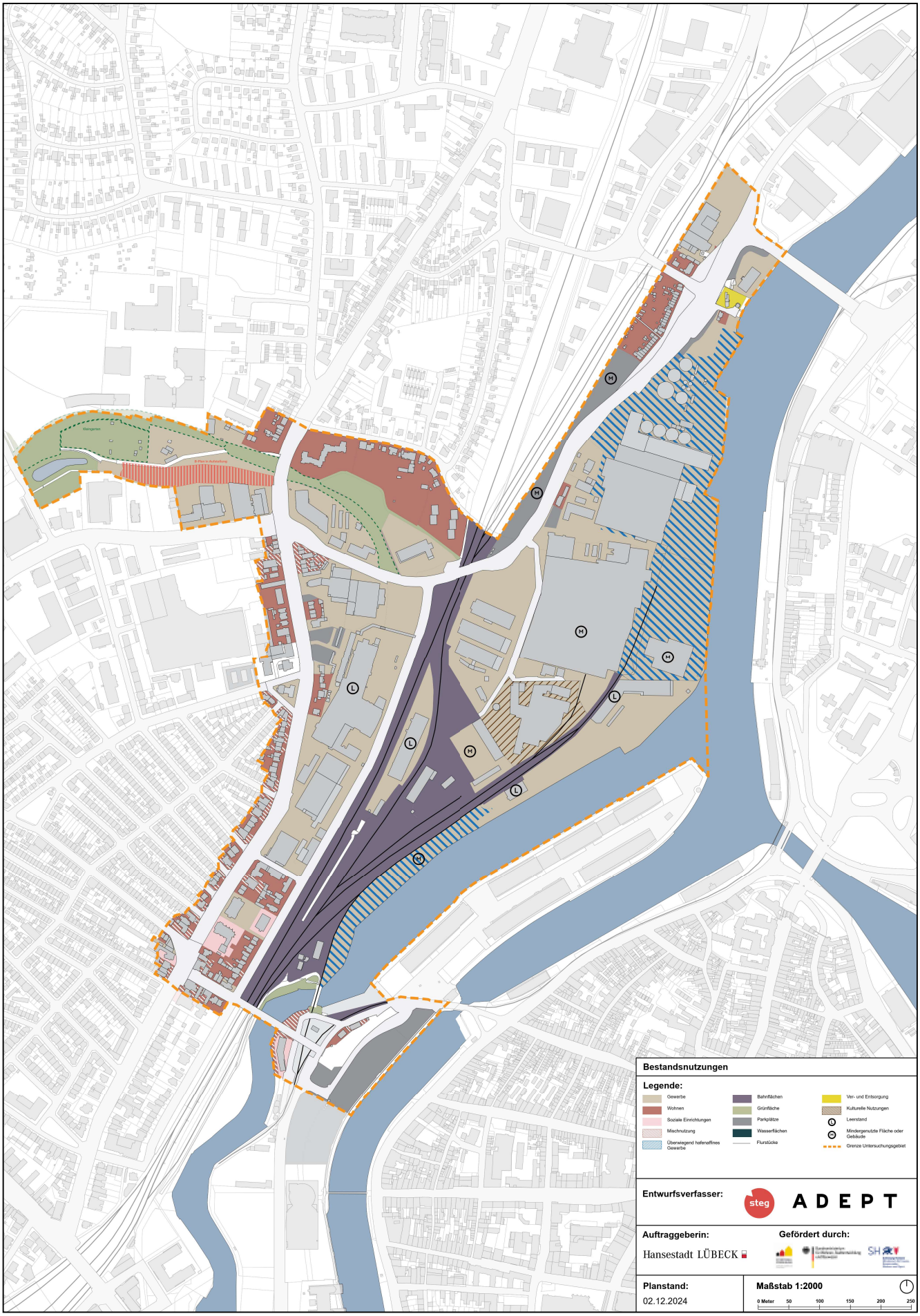


Abb. 6: Bestandsnutzungen

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.

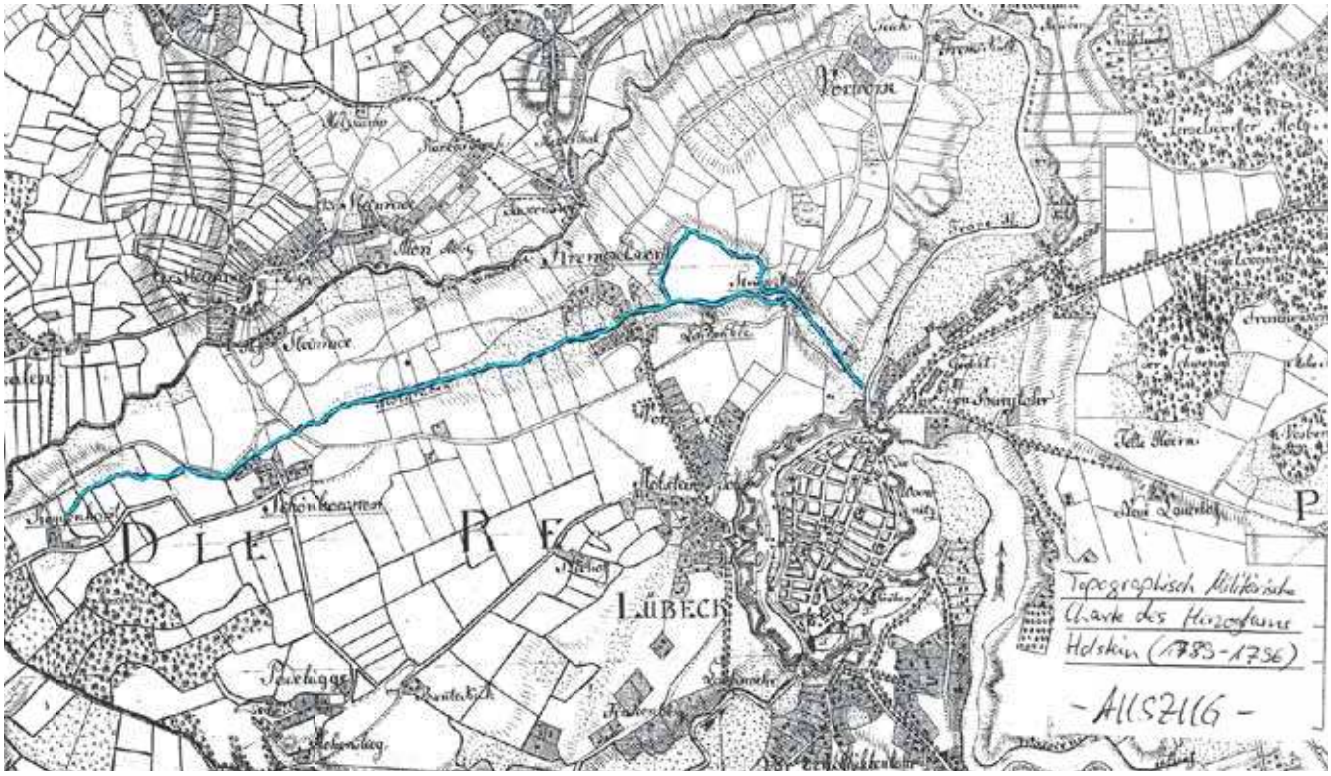


Abb. 7: Historische Karte Struckbachtal 1796

Abb. 8: Blick von der nördlichen Wallhalbinsel auf die Roddenkoppel

Abb. 9: Fassade der Tudorhallen

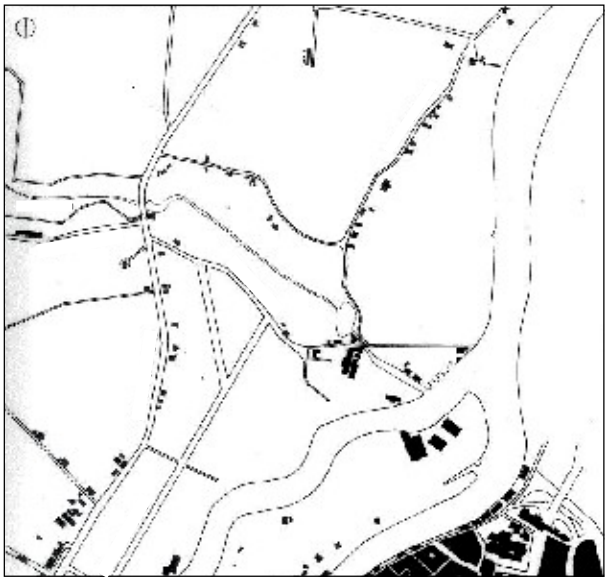
Entwicklung seit der Industrialisierung

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.

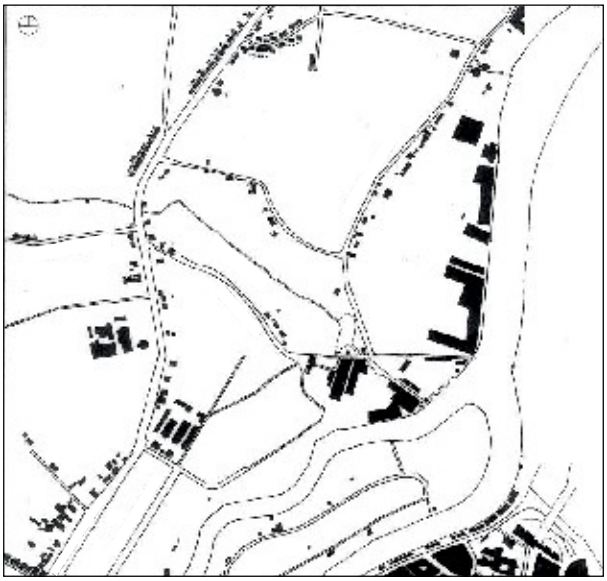
Geschichte der LMG:
Aus der bereits 1845 gegründete Maschinenfabrik und Eisengießerei Kollmann und Schetelig ging 1873 die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG) hervor. Diese produzierte in den folgenden Jahrzehnten unter anderem diverse Spezialbagger, z.B. für den Braunkohletagebau oder den Wasserbau. 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.

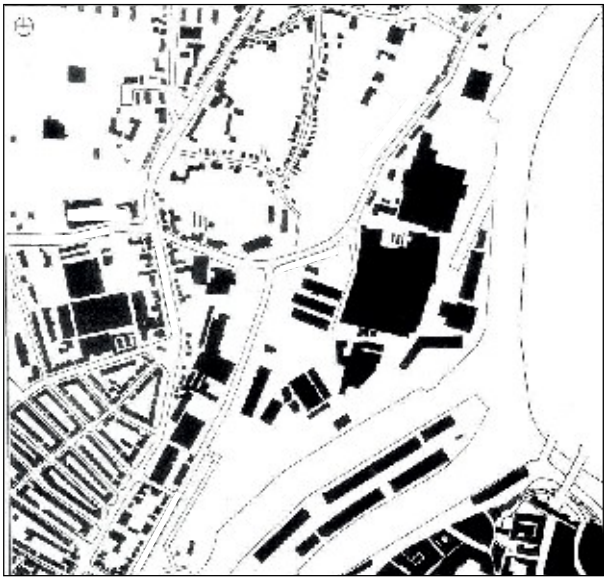


Städtebauliche Entwicklung 1873



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.

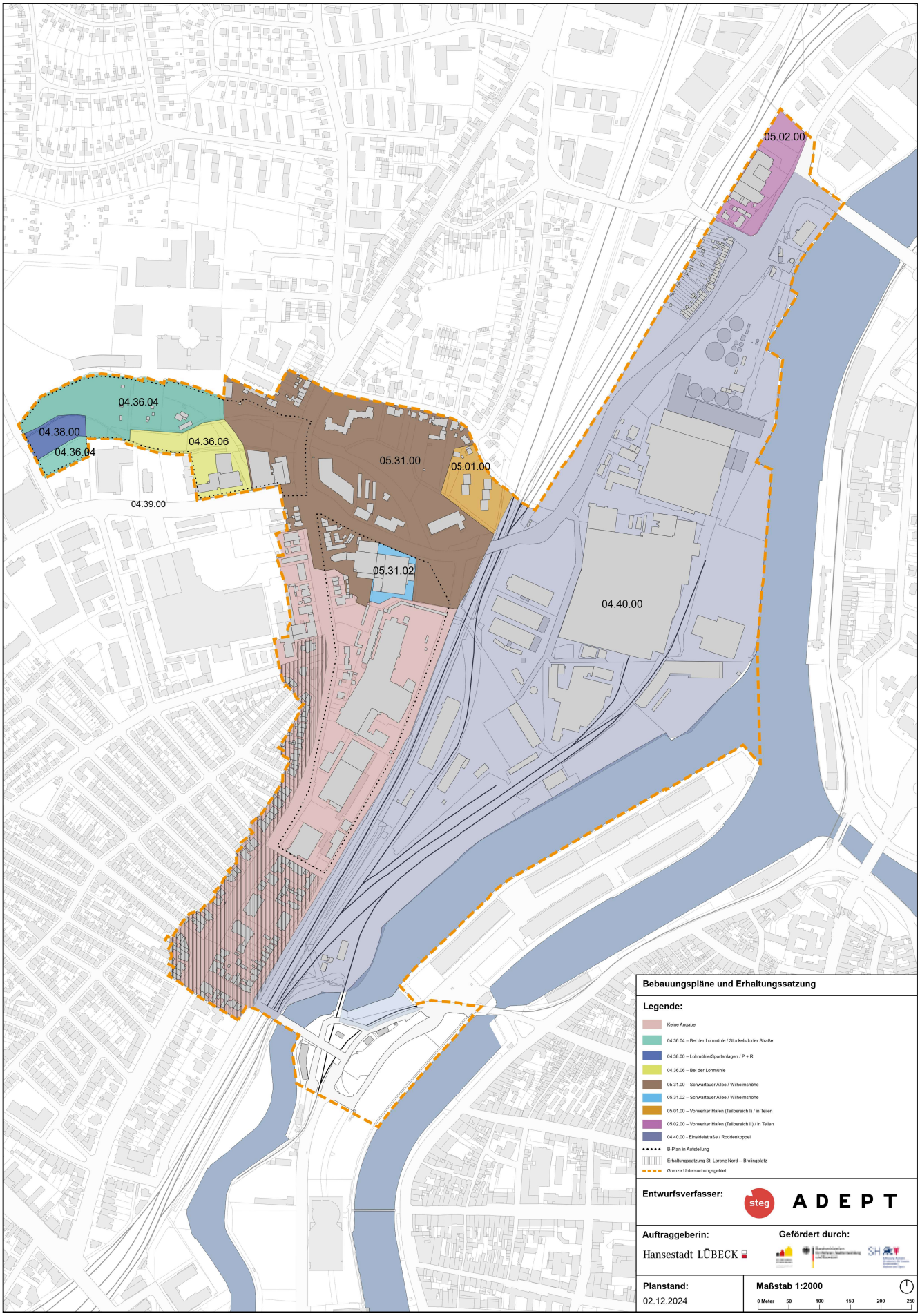


Abb. 13: Bebauungspläne und Erhaltungssatzung

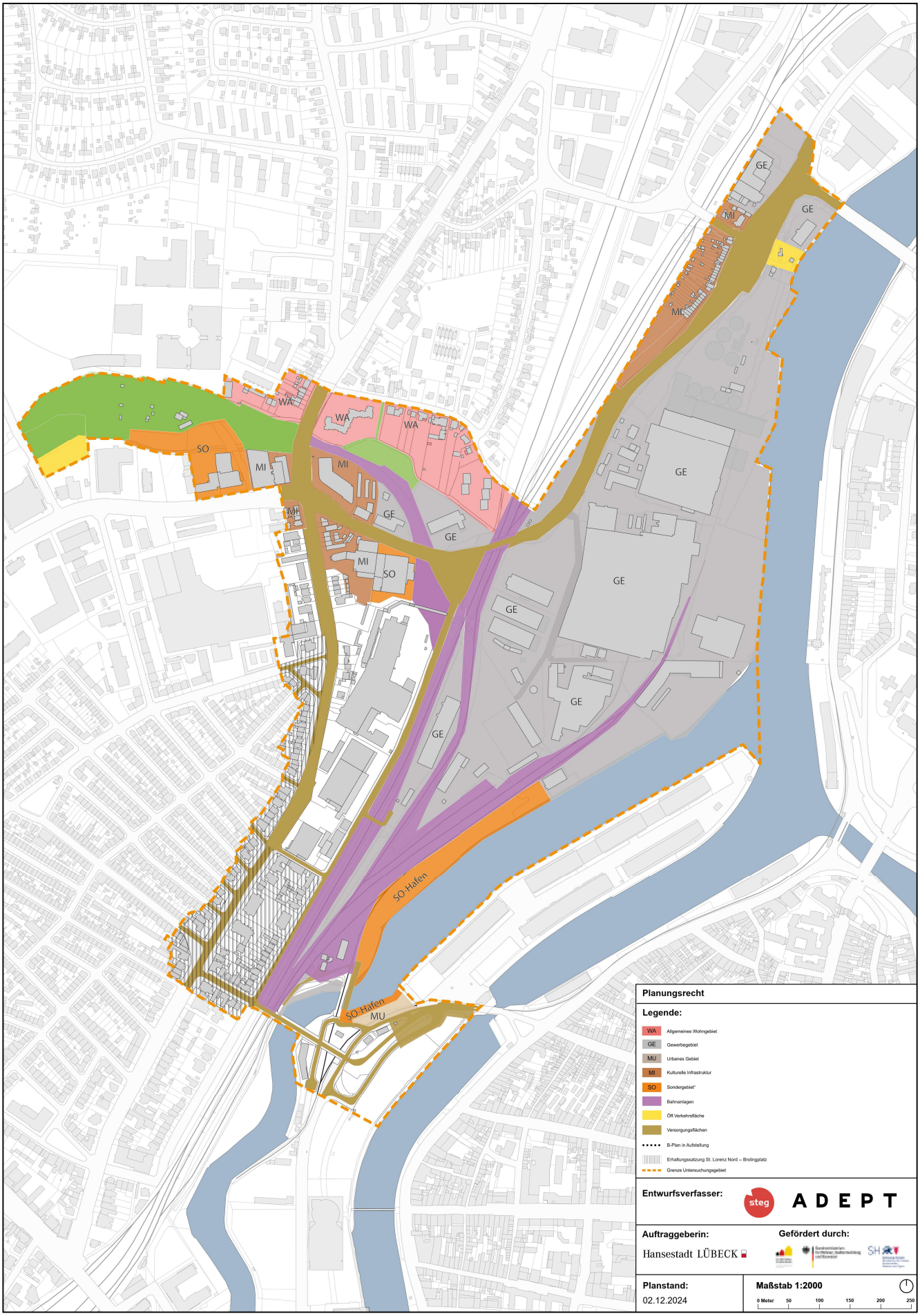


Abb. 14: Planungsrecht

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.

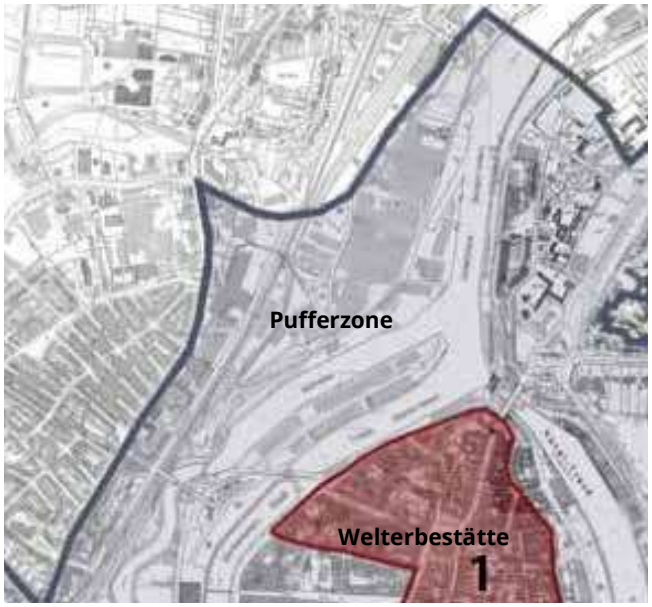


Abb. 15: Ausschnitt aus dem UNSECO-Welterbebereich

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

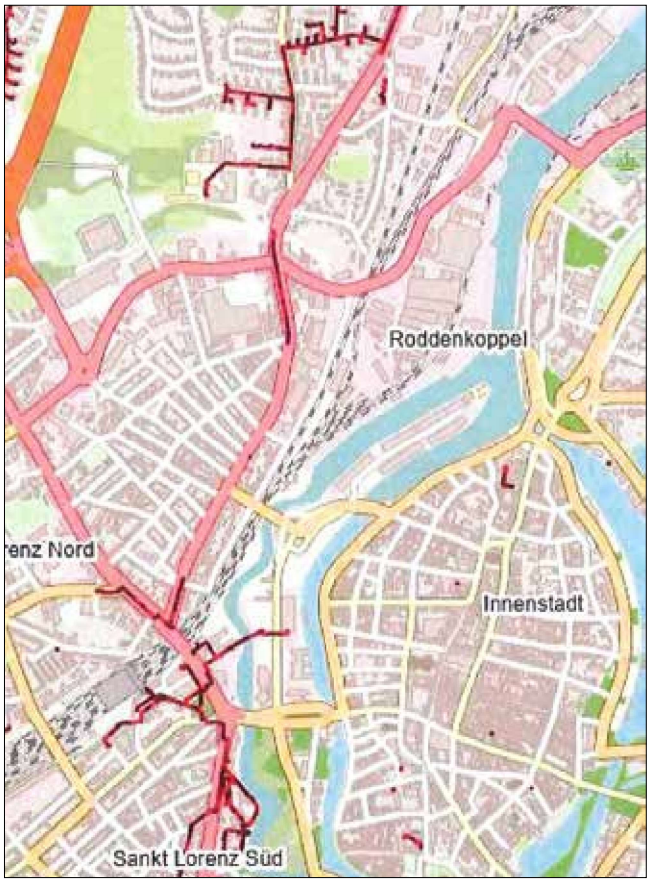


Abb. 16: Vorhandene Fernwärmeleitungen

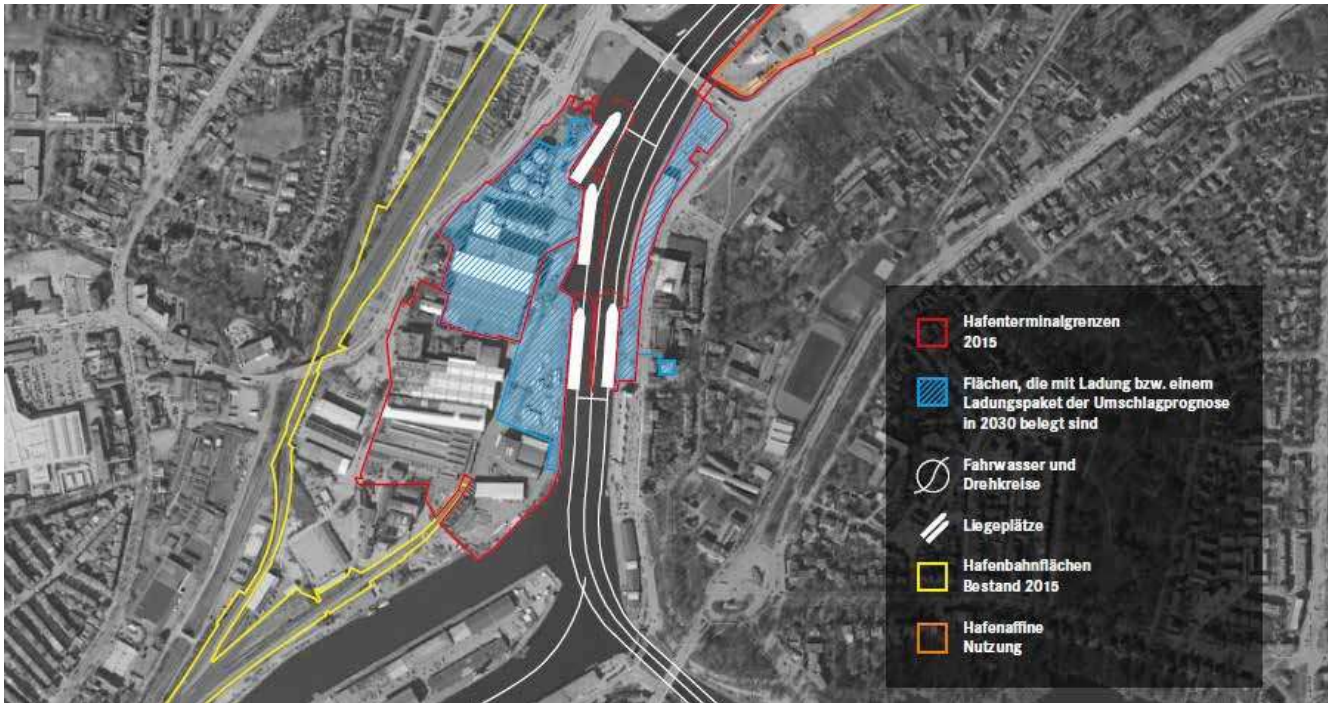


Abb. 16: Hafenentwicklungsplan

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.

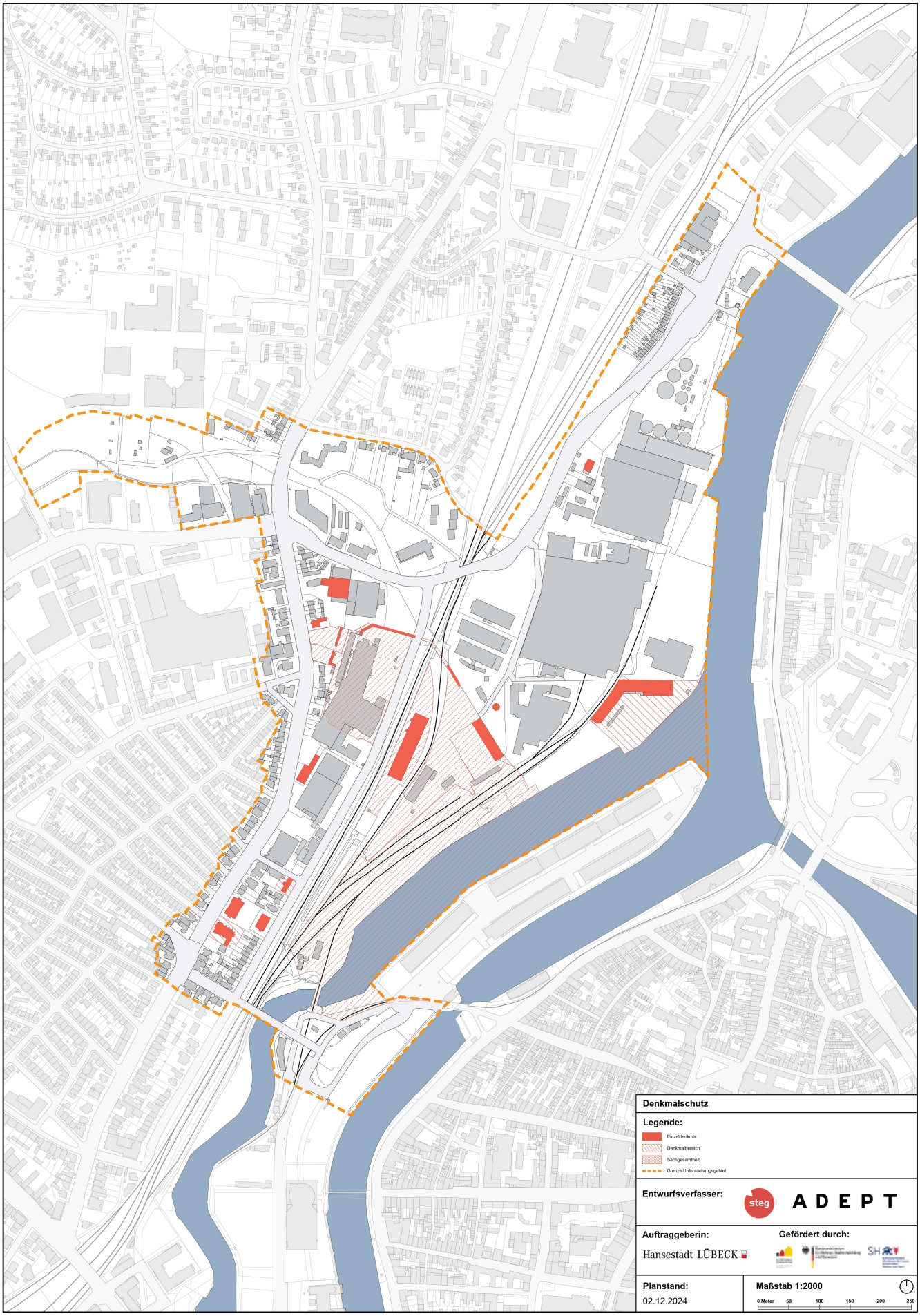


Abb. 18: Denkmalschutz / baulich-historisch erhaltenswerte Baustubstanz

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.

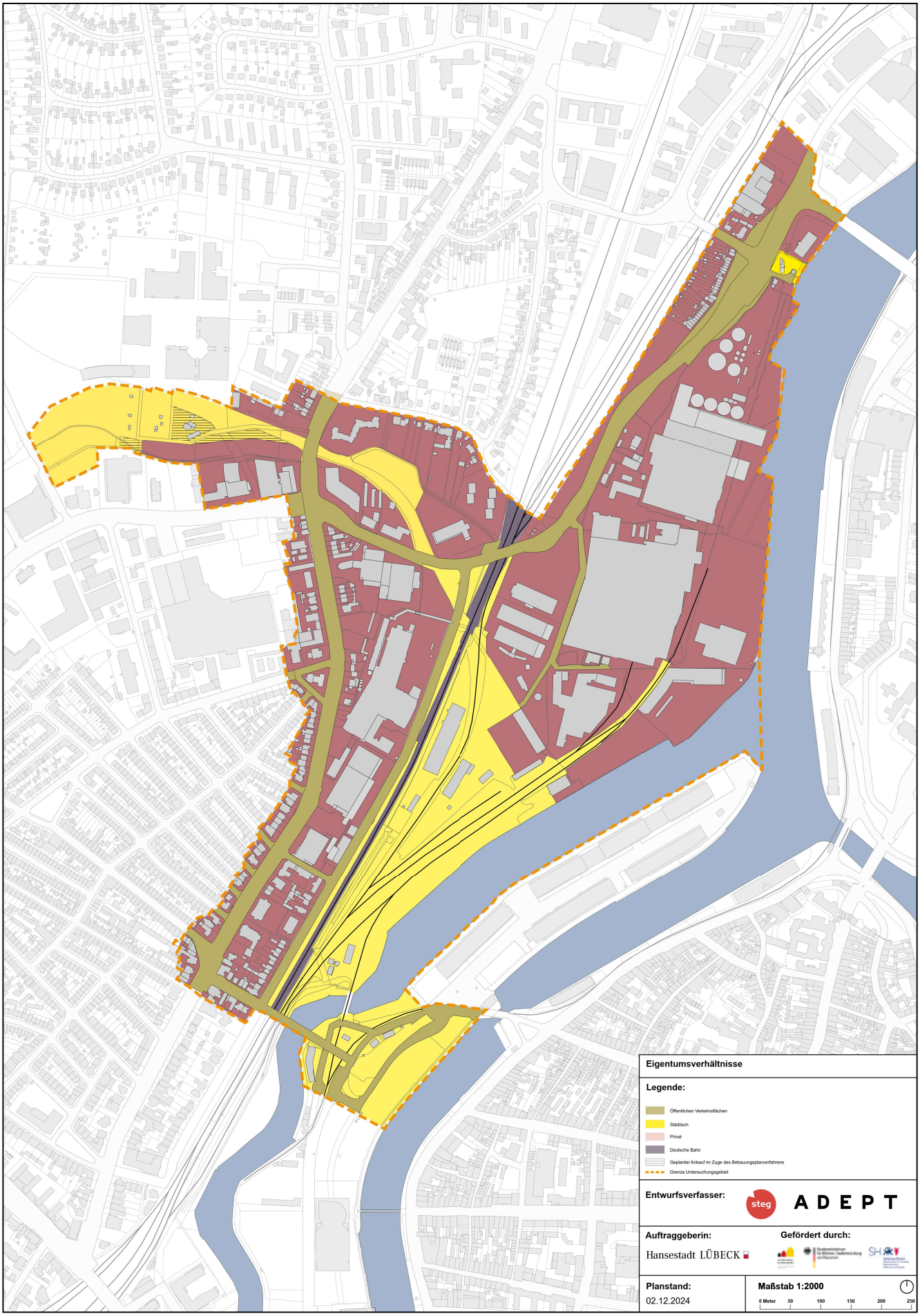


Abb. 20: Eigentumsverhältnisse

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.

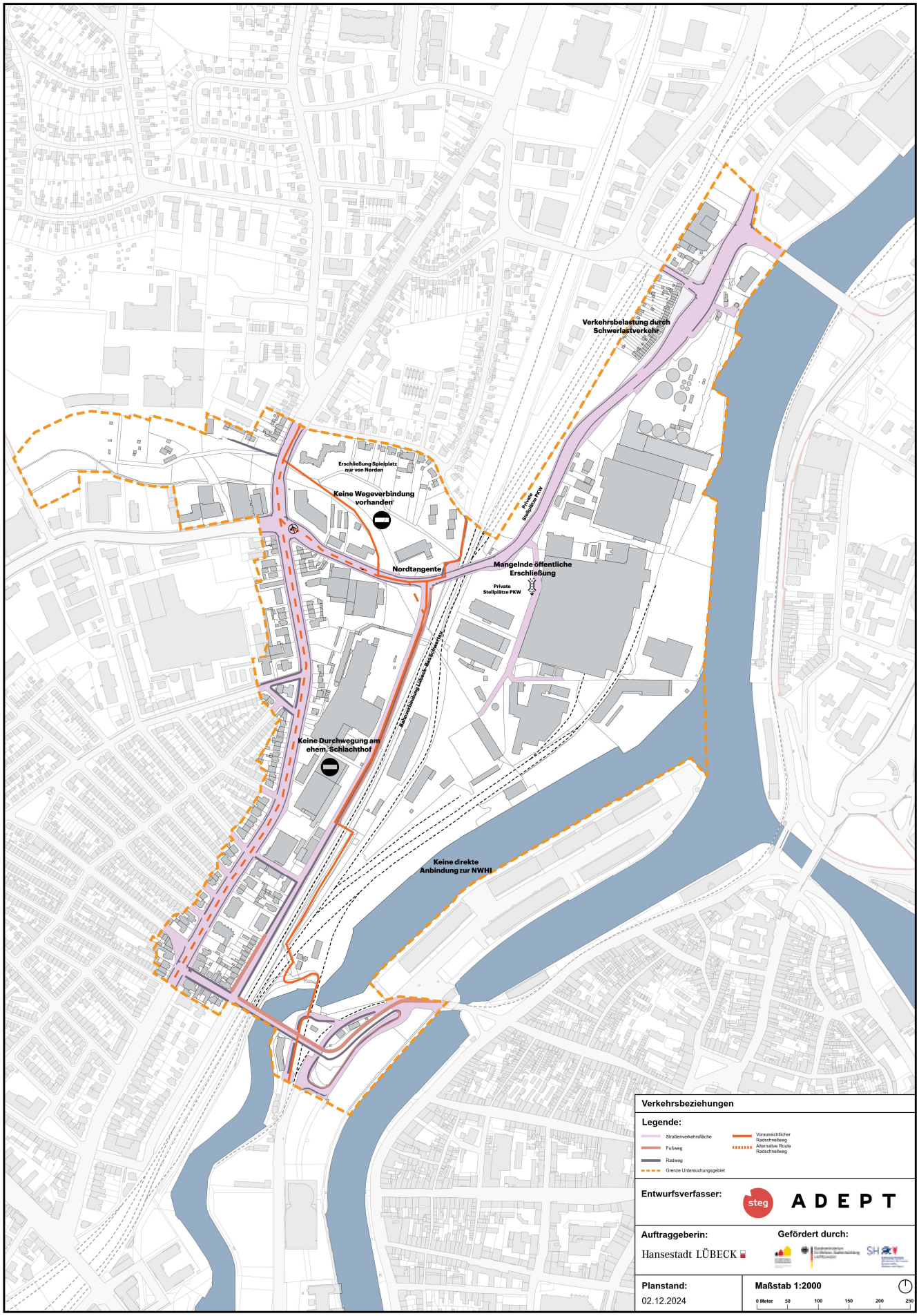


Abb. 26: Verkehrsbeziehungen

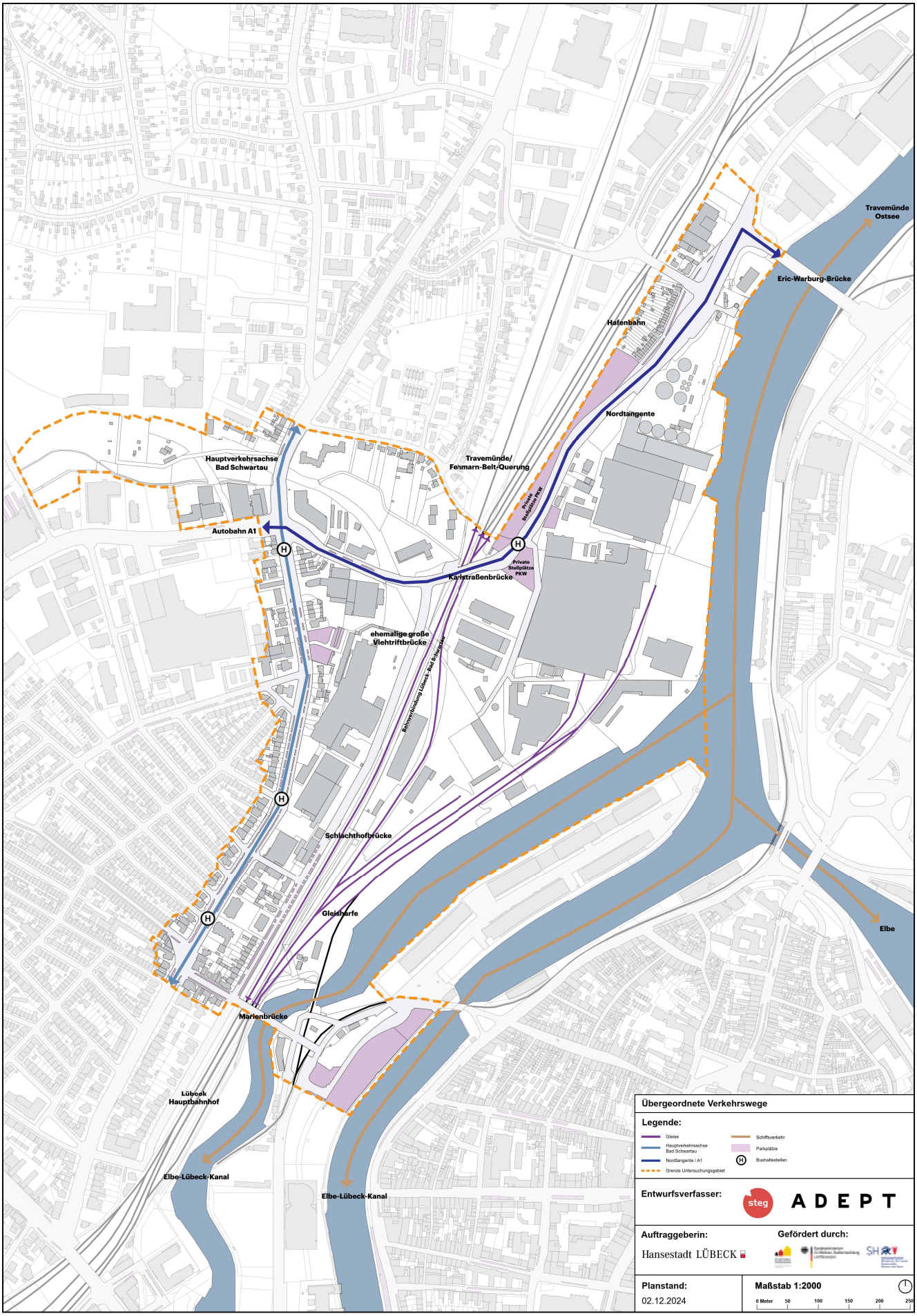


Abb. 27: Übergeordnete Verkehrswege

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.

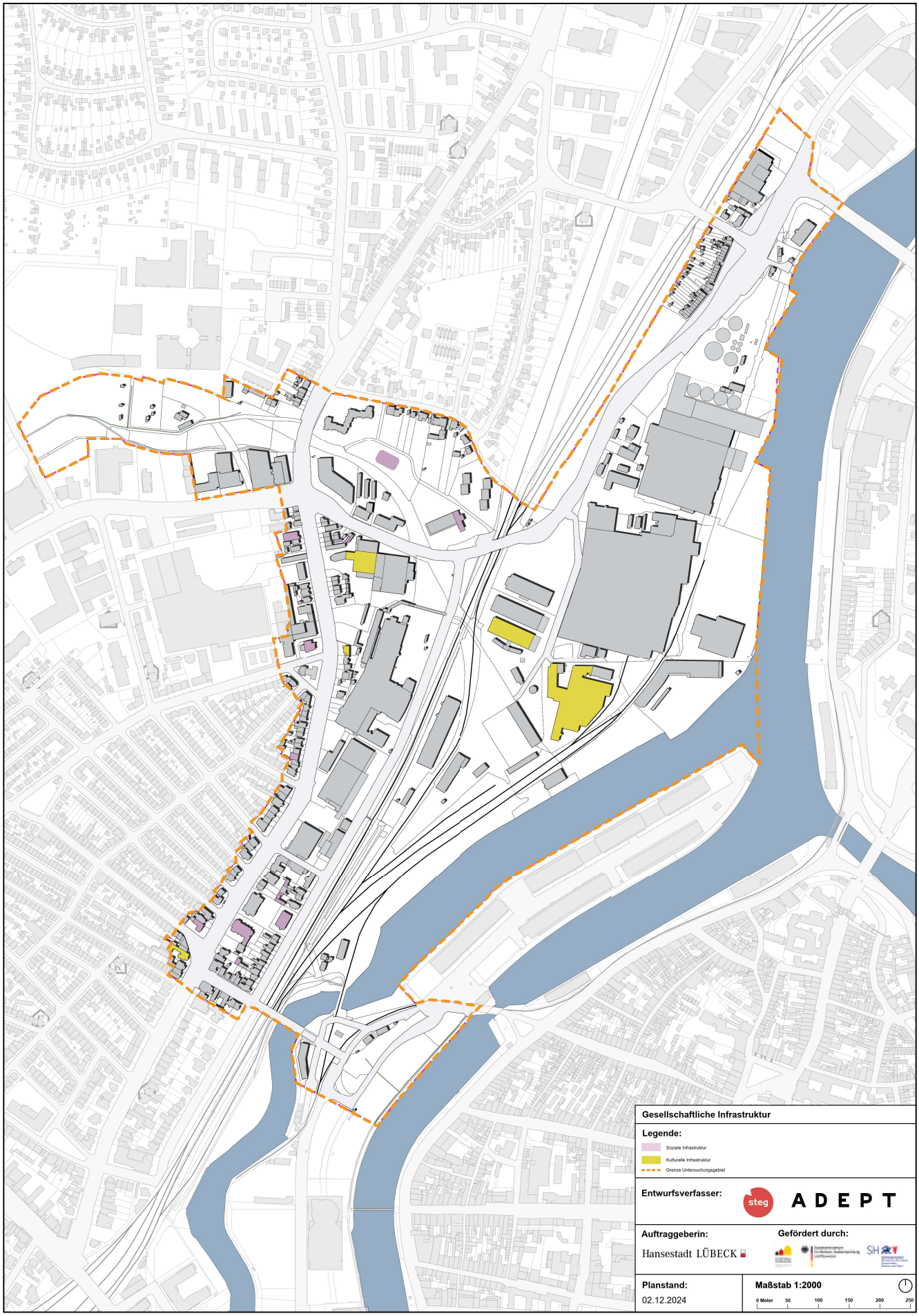


Abb. 28: Gesellschaftliche Infrastruktur

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.

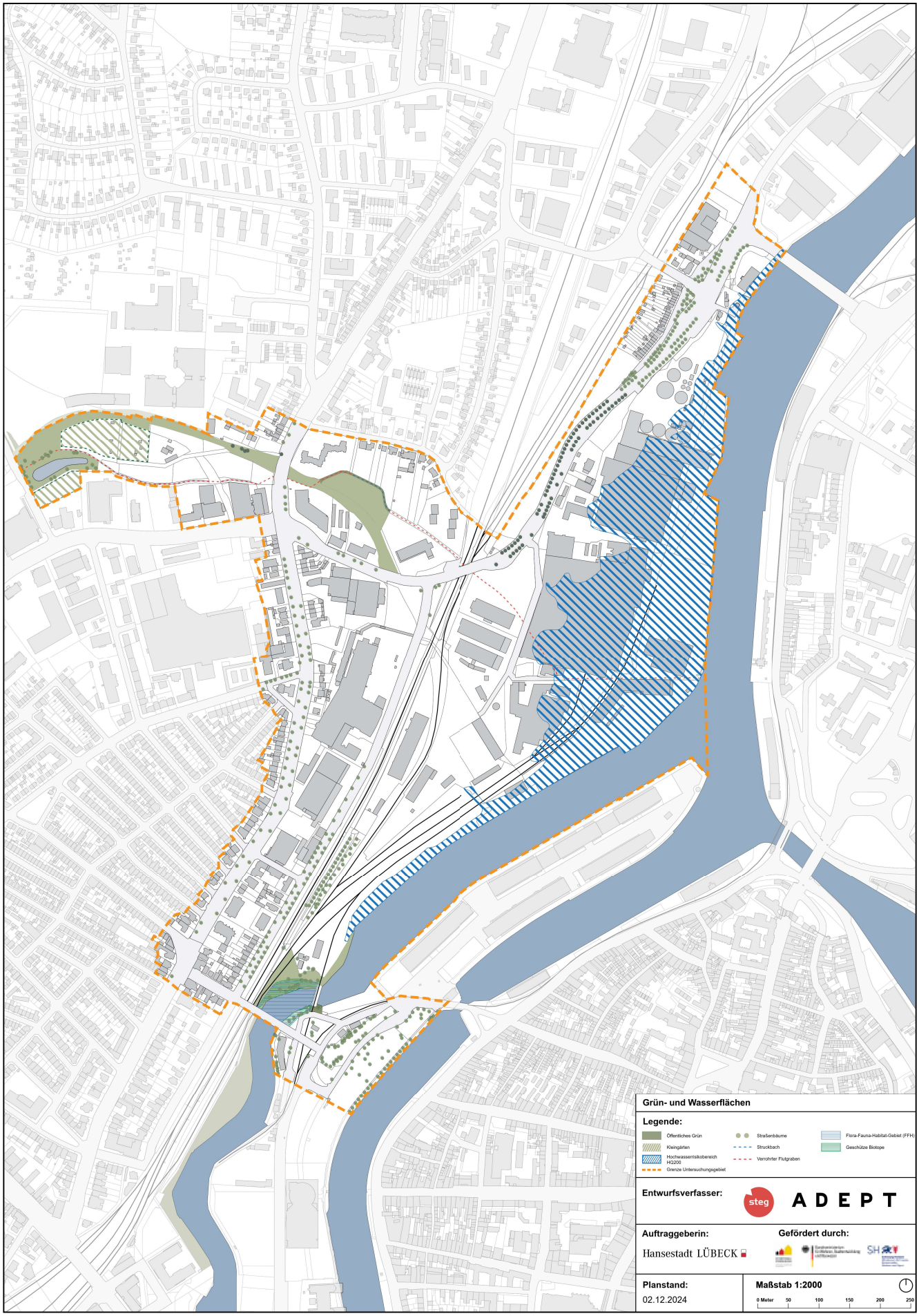


Abb. 29: Grün- und Wasserflächen

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

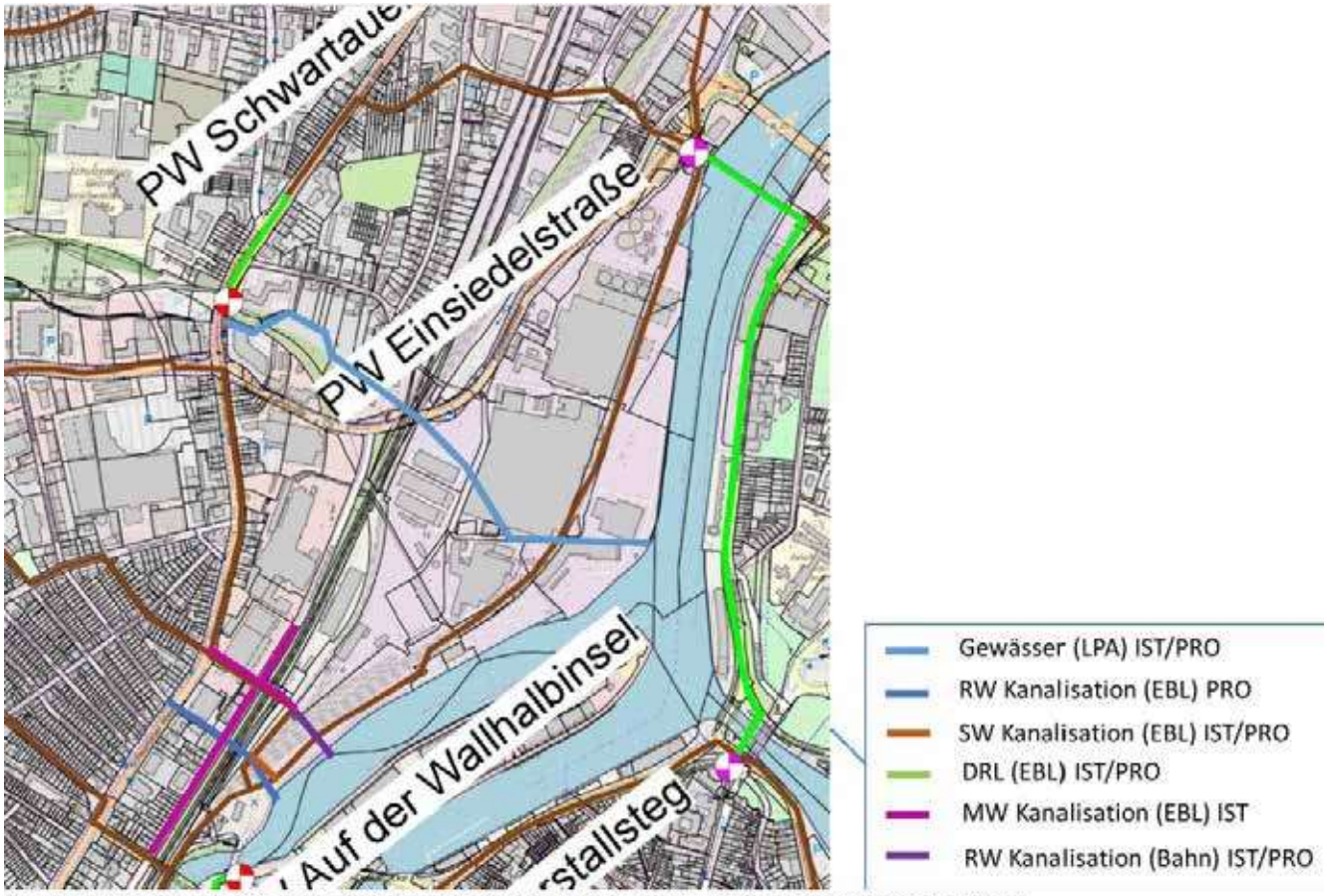
Die Roddenkoppel befindet sich teilweise innerhalb eines Hochwasserrisikogebiets. Der potenziell durch Hochwasser gefährdete Bereich erstreckt sich bis zu 300 m ins Landesinnere. Dies gilt vornehmlich für den Bereich der Kaianlagen und der Lagerhallen. Aufgrund des steigenden Meeresspiegels ist mittel- 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.

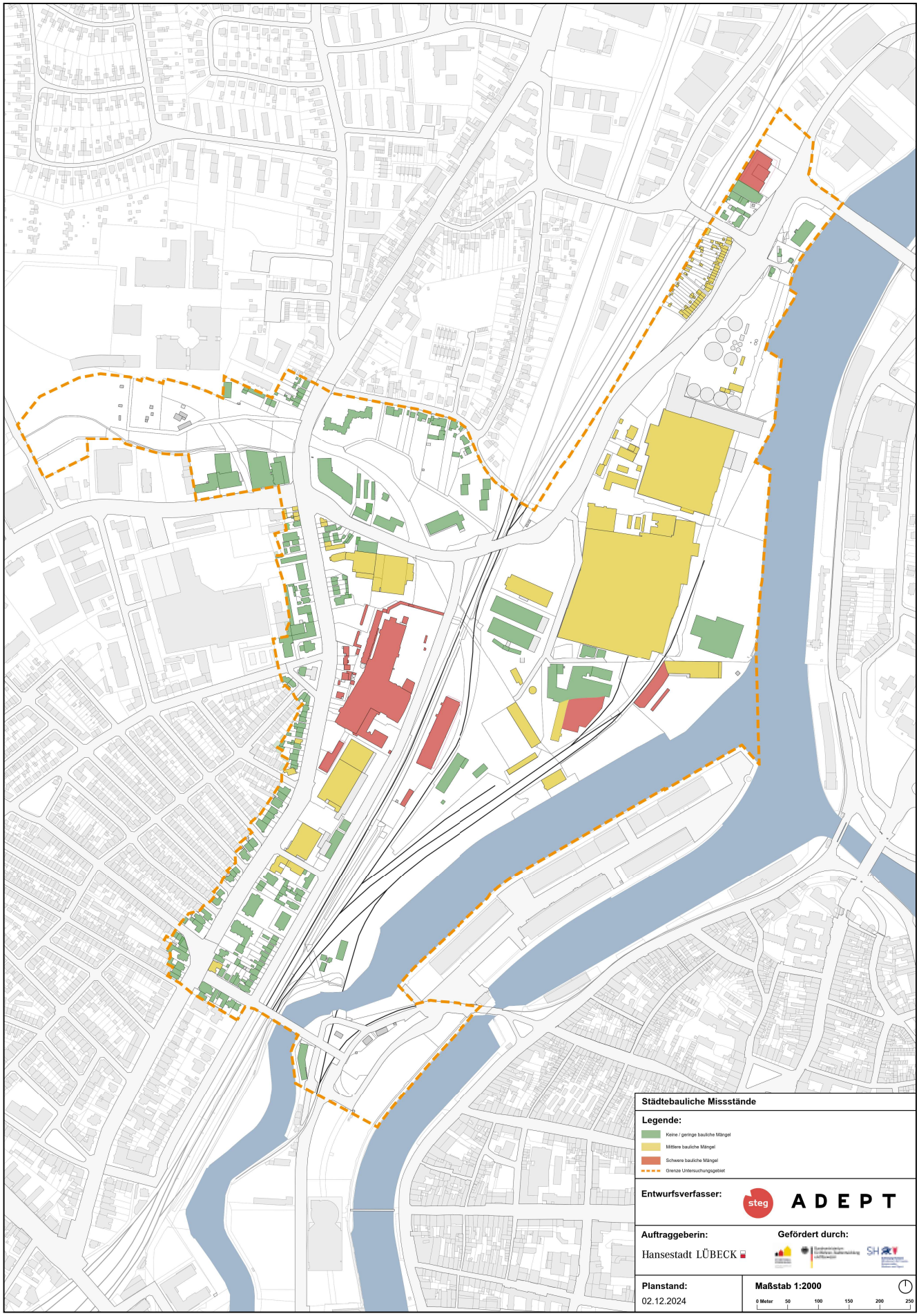


Abb. 32: Städtebauliche Missstände

- 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.

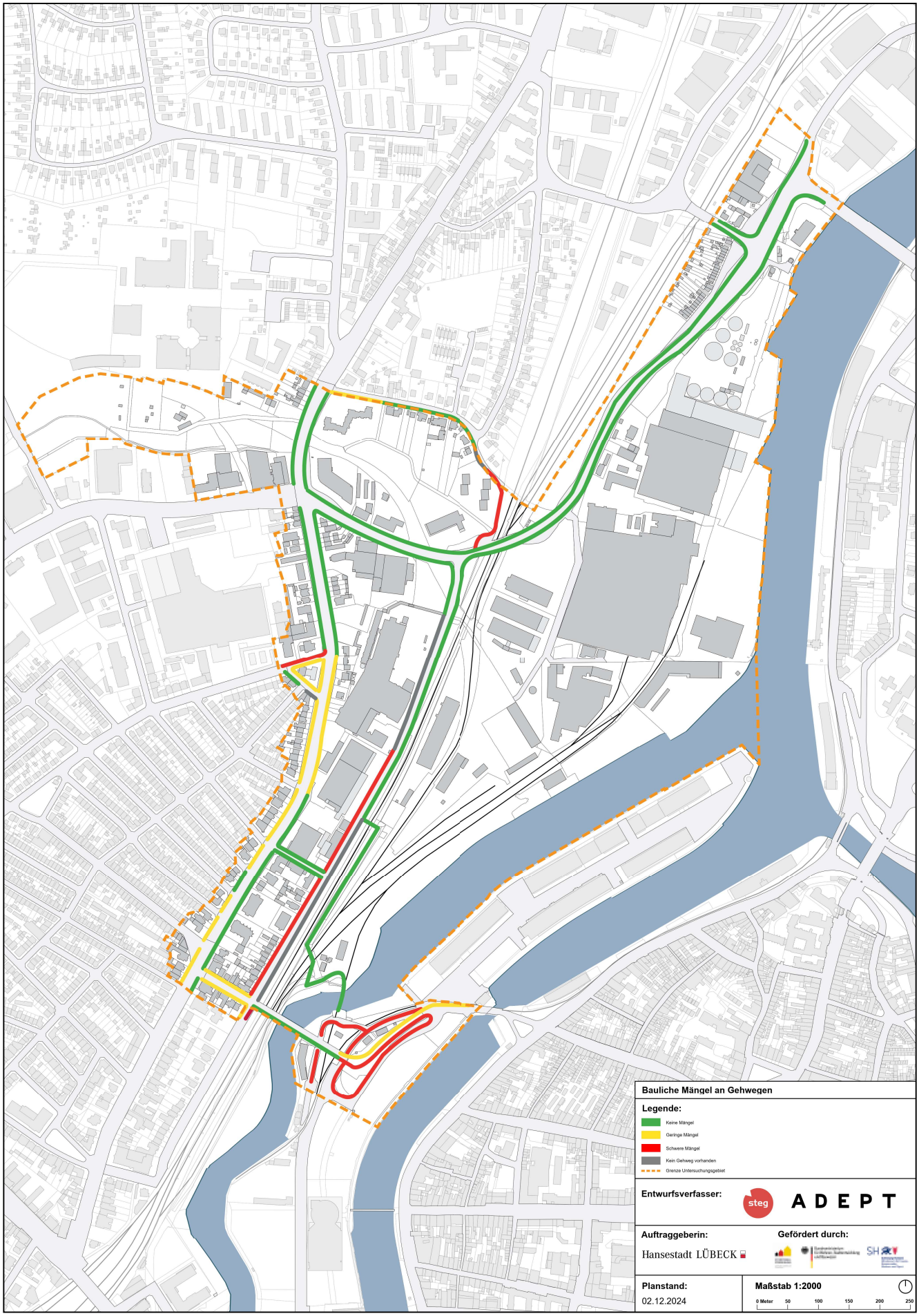


Abb. 33: Bauliche Mängel an Gehwegen

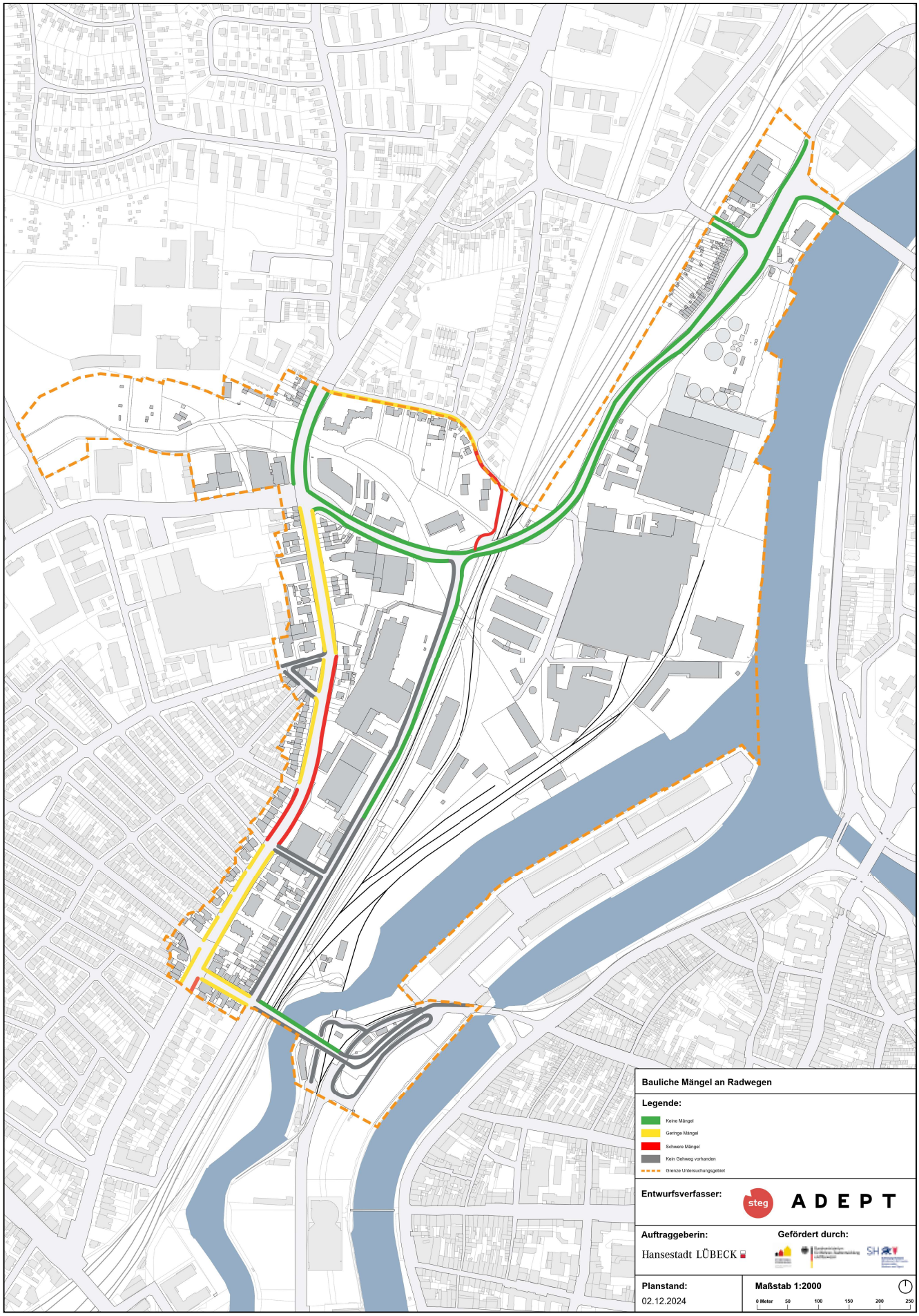


Abb. 34: Bauliche Mängel an Radwegen

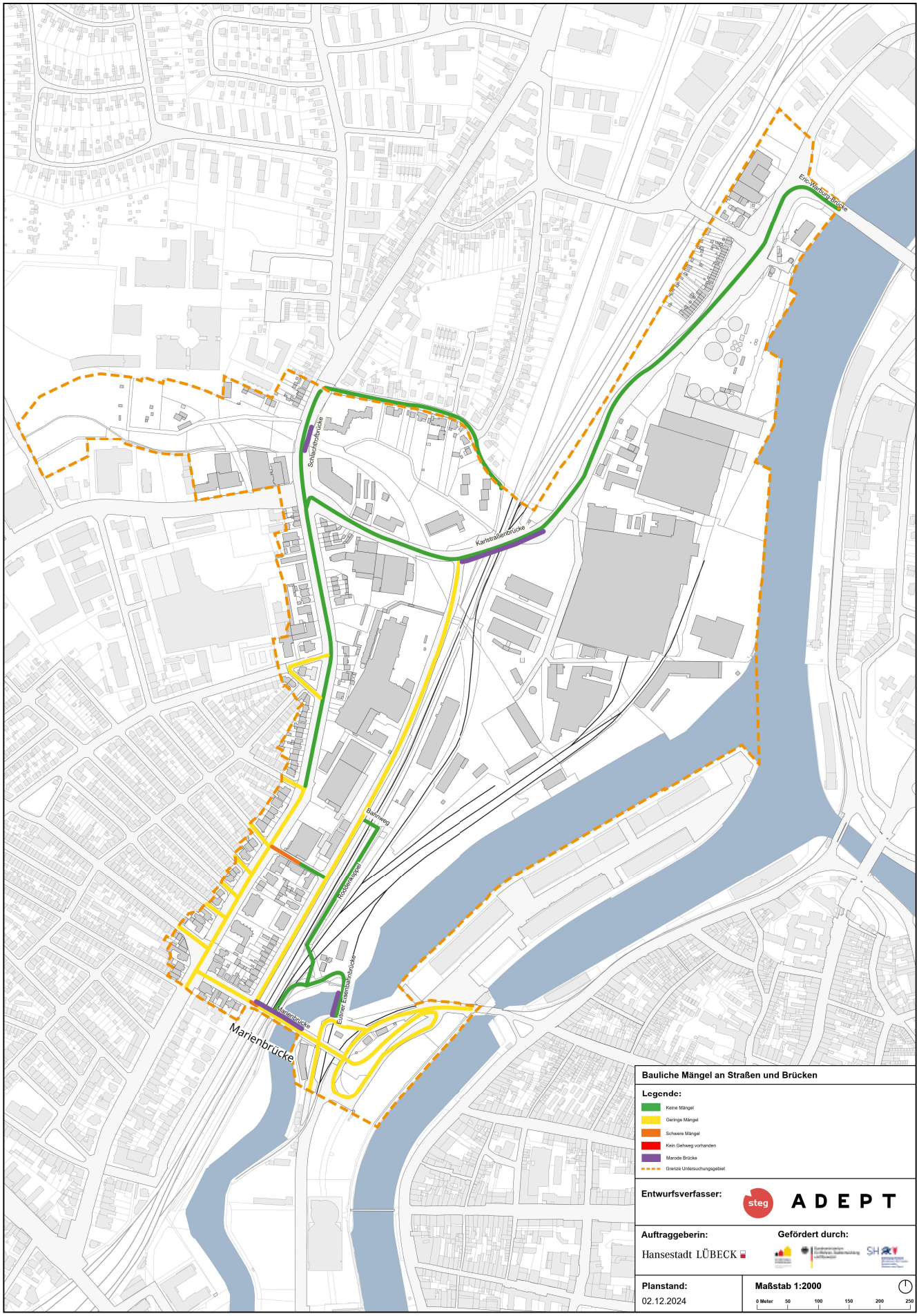


Abb. 35: Bauliche Mängel an Straßen und Brücken

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.

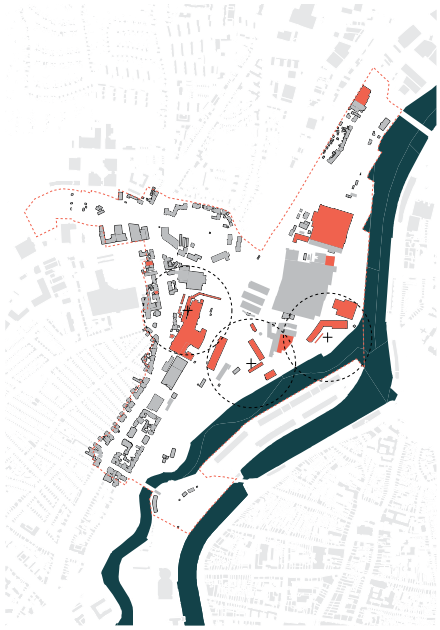
Verbindungen ausbauen
Die fragmentierten Teilräume sollen besser miteinander verbunden werden, insbesondere durch die Stärkung der Durchwegbarkeit für den Fuß- und Radverkehr.

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.

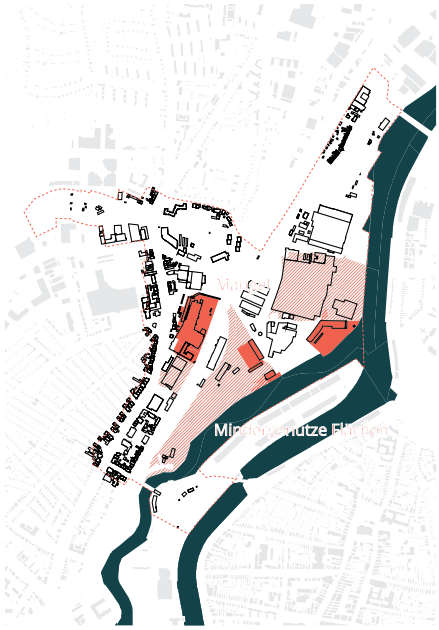
Wasserkante zugänglich (und nutzbar) machen
Die derzeit unzugängliche Hafenkante soll der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um den ökologischen, denkmalpflegerischen und freizeitbezogenen Mehrwert dieser zentralen Fläche zu nutzen.

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.

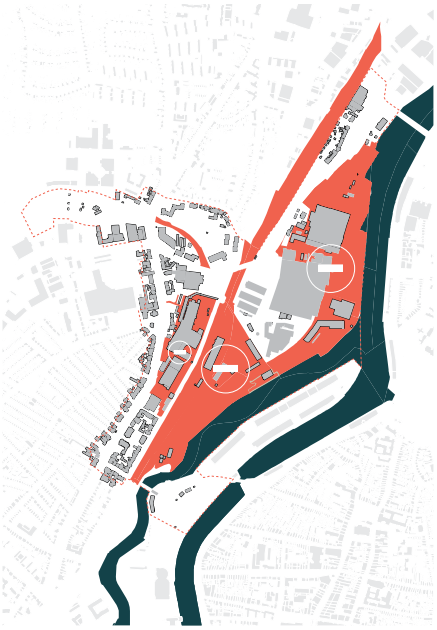
Historische Werte erhalten und in Nutzung bringen
Die maritimen historischen Gebäude und Freiflächen sind identitätsstiftend für das Entwicklungsgebiet und die gesamte Stadt. Funktionale und bauliche Änderungen sollen diese Bestände einbeziehen, neu interpretieren und langfristig erhalten.



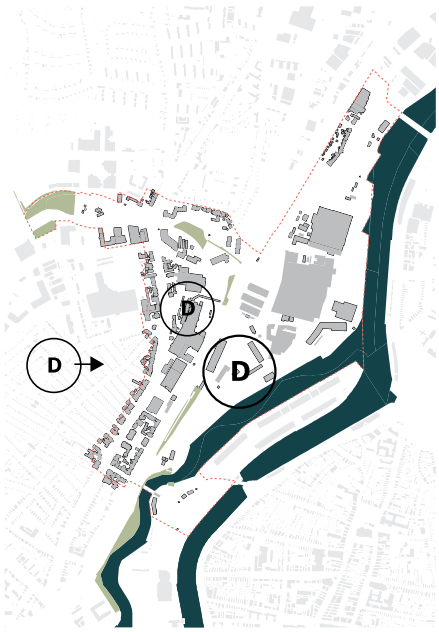
Baulicher Mangel (schwere und mäßige)



Funktionaler Mangel und mindergenutze Flächen

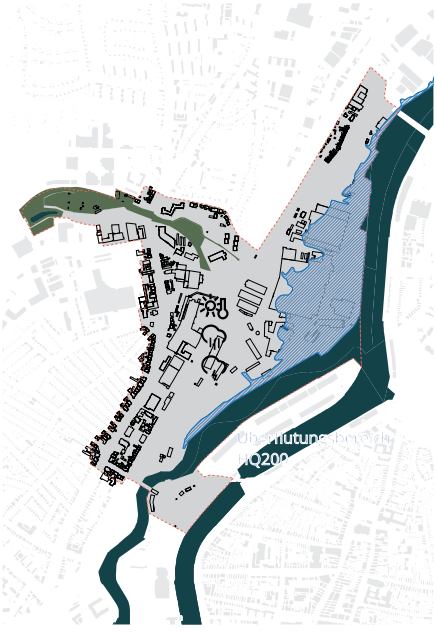


Unzureichende Zugänglichkeit



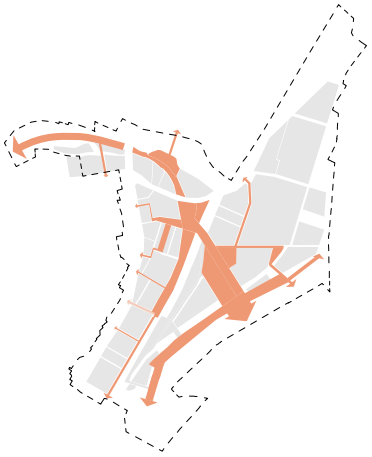
Grünflächendefizit

Mangelhafte Erschließung und Anbindung

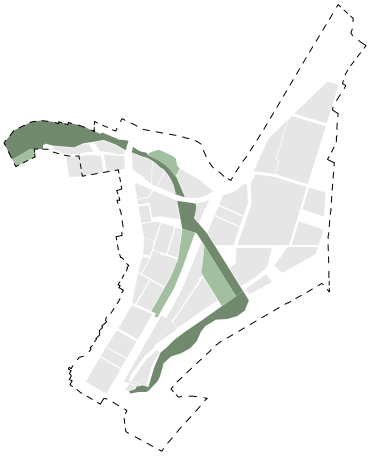


Mangelnde Klimaanpassung

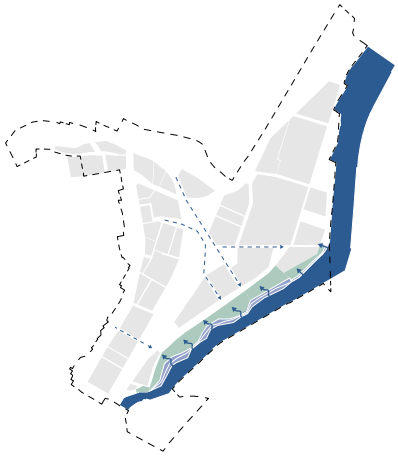
Abb. 37: Mängel im Untersuchungsgebiet



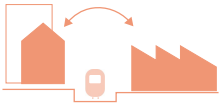
Verbindungen ausbauen

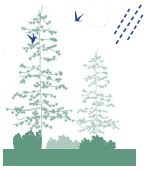


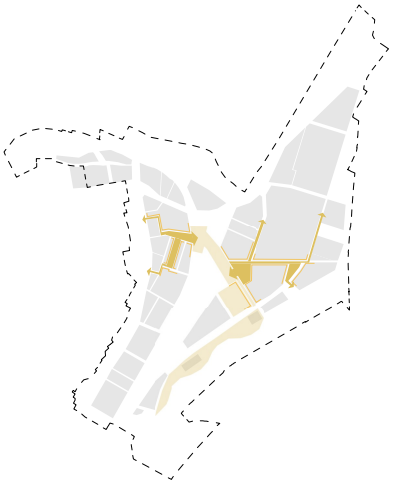
Grünraum herstellen, auf den Klimawandel reagieren



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.

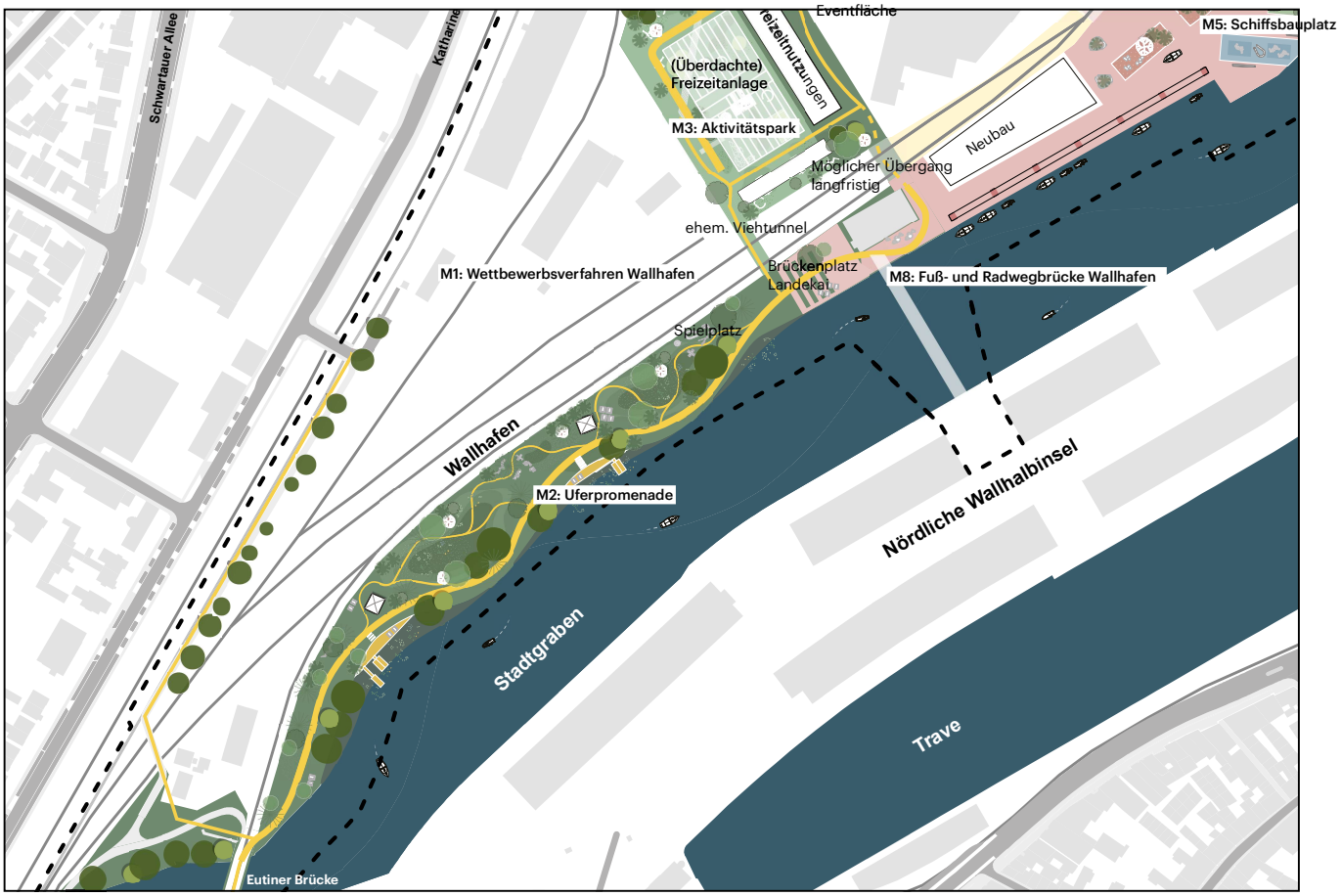


Abb. 40: Maßnahme 1: Wettbewerbsverfahren Wallhafen

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

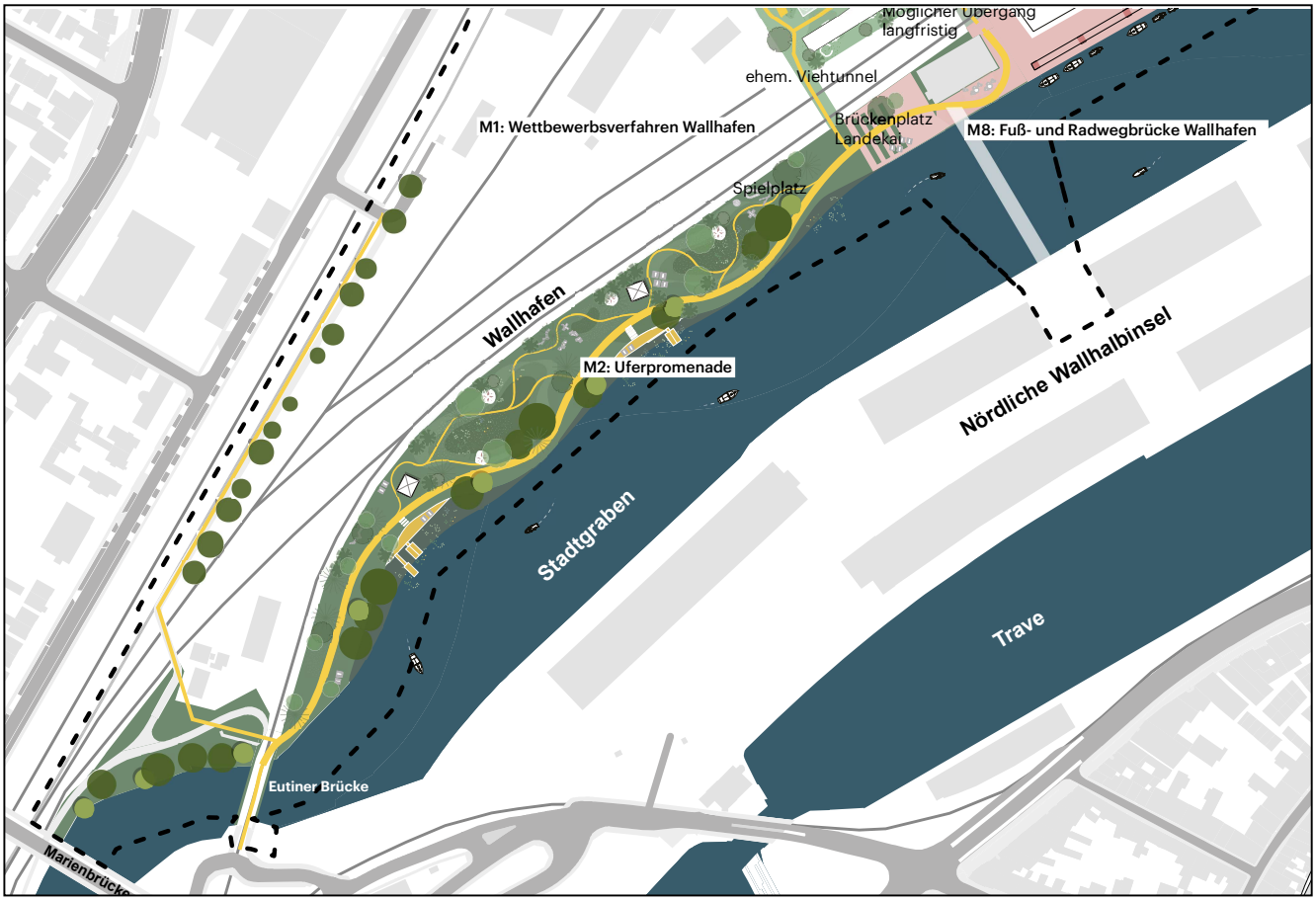


Abb. 41: Maßnahme 2: Uferpromenade

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.

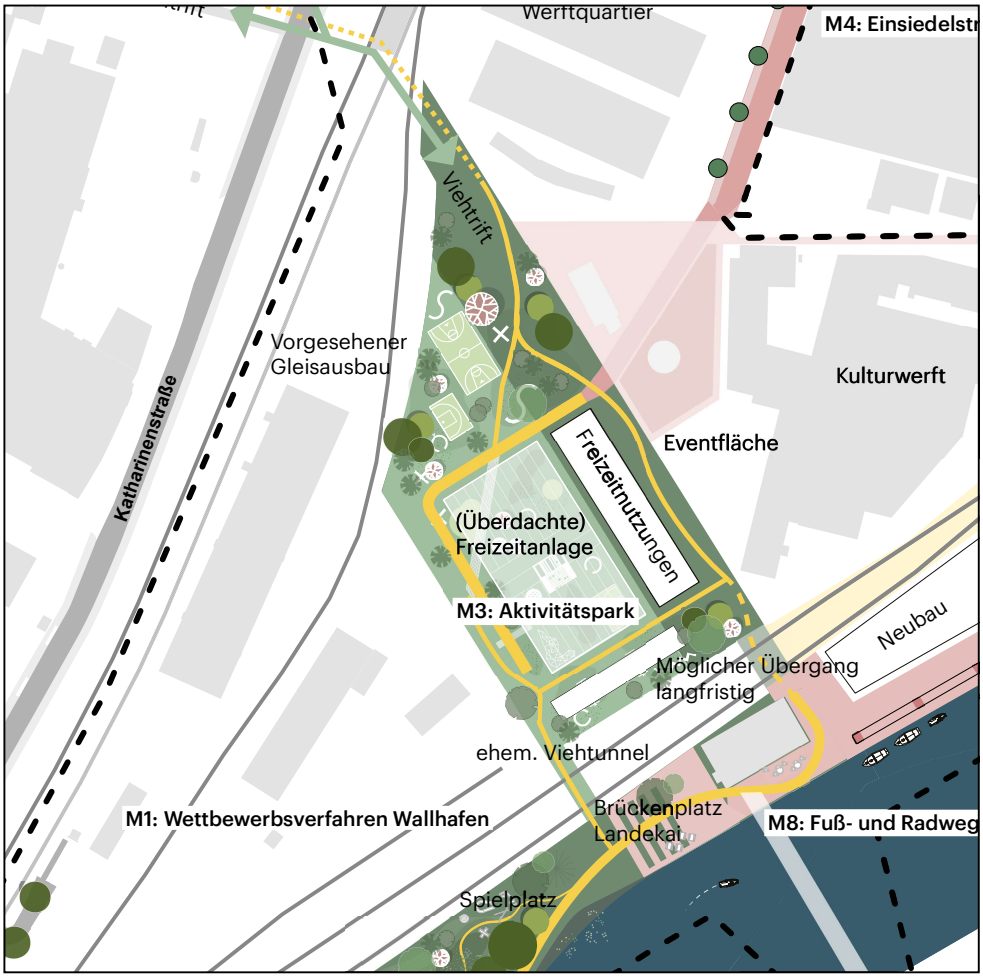


Abb. 42: Maßnahme 3: Aktivitätspark

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.

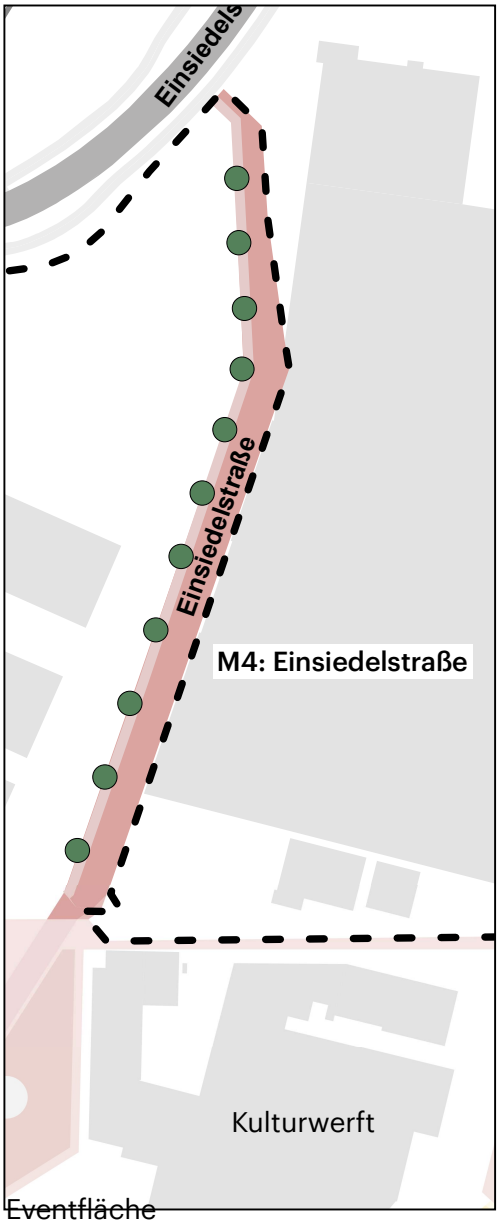


Abb. 43: Maßnahme 4: Einsiedelstraße

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.

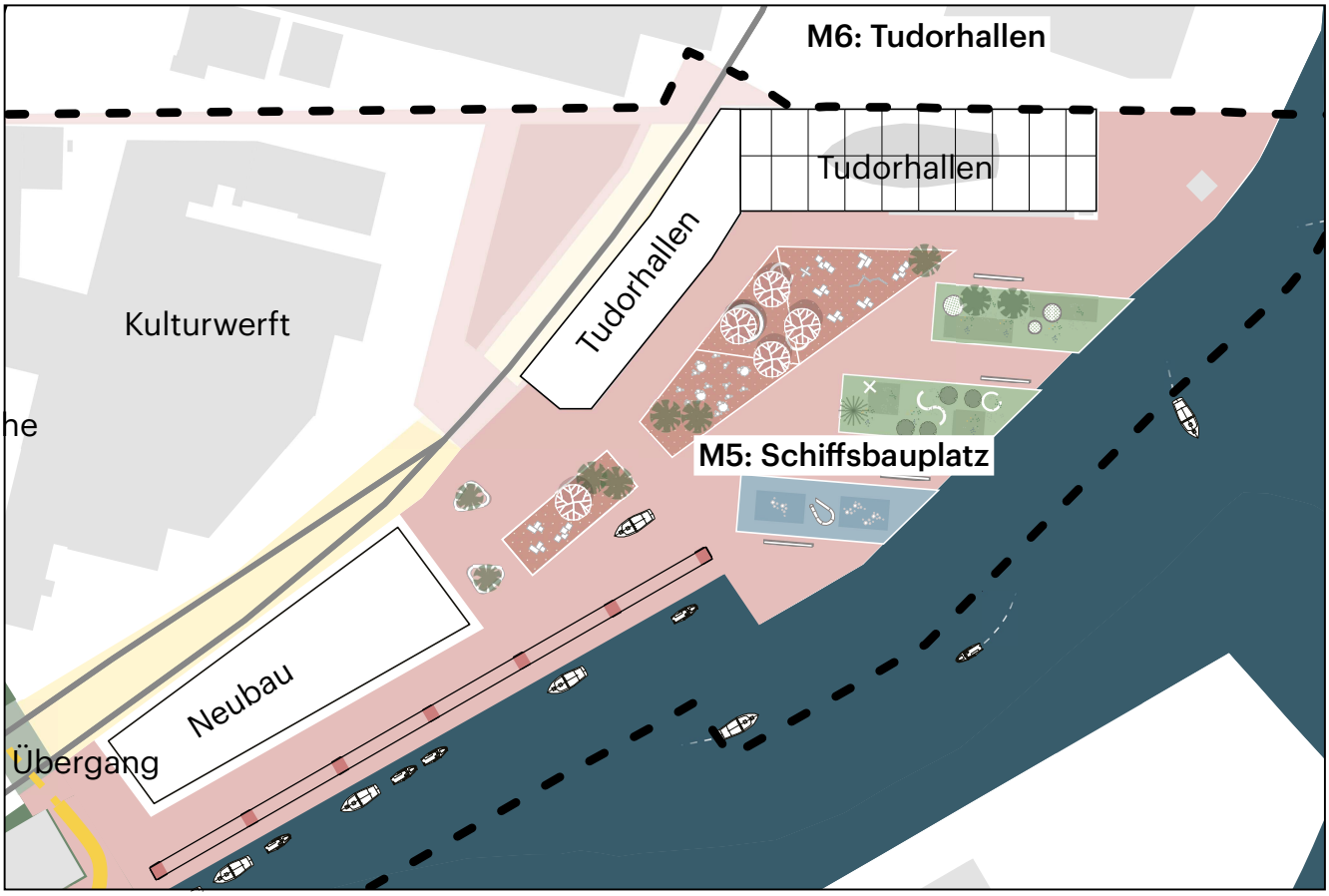


Abb. 44: Maßnahme 5: Schiffbauplatz

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.

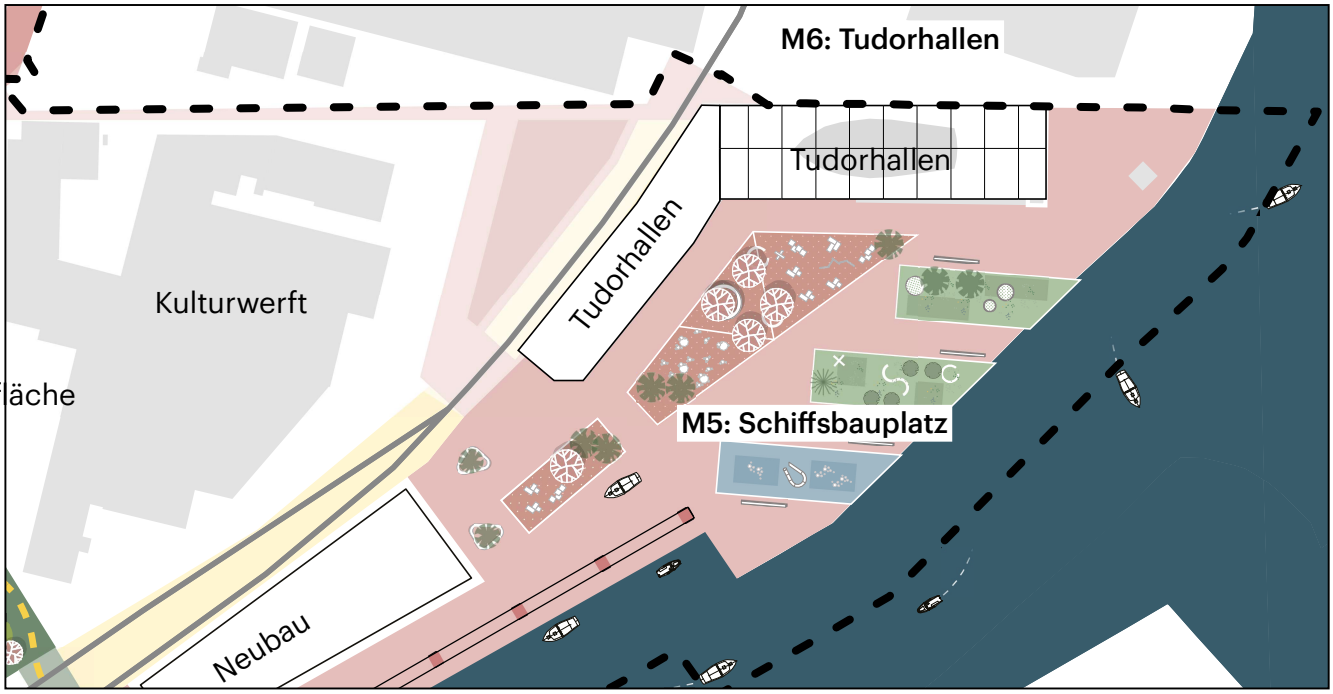


Abb. 45: Maßnahme 6: Tudorhallen

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.

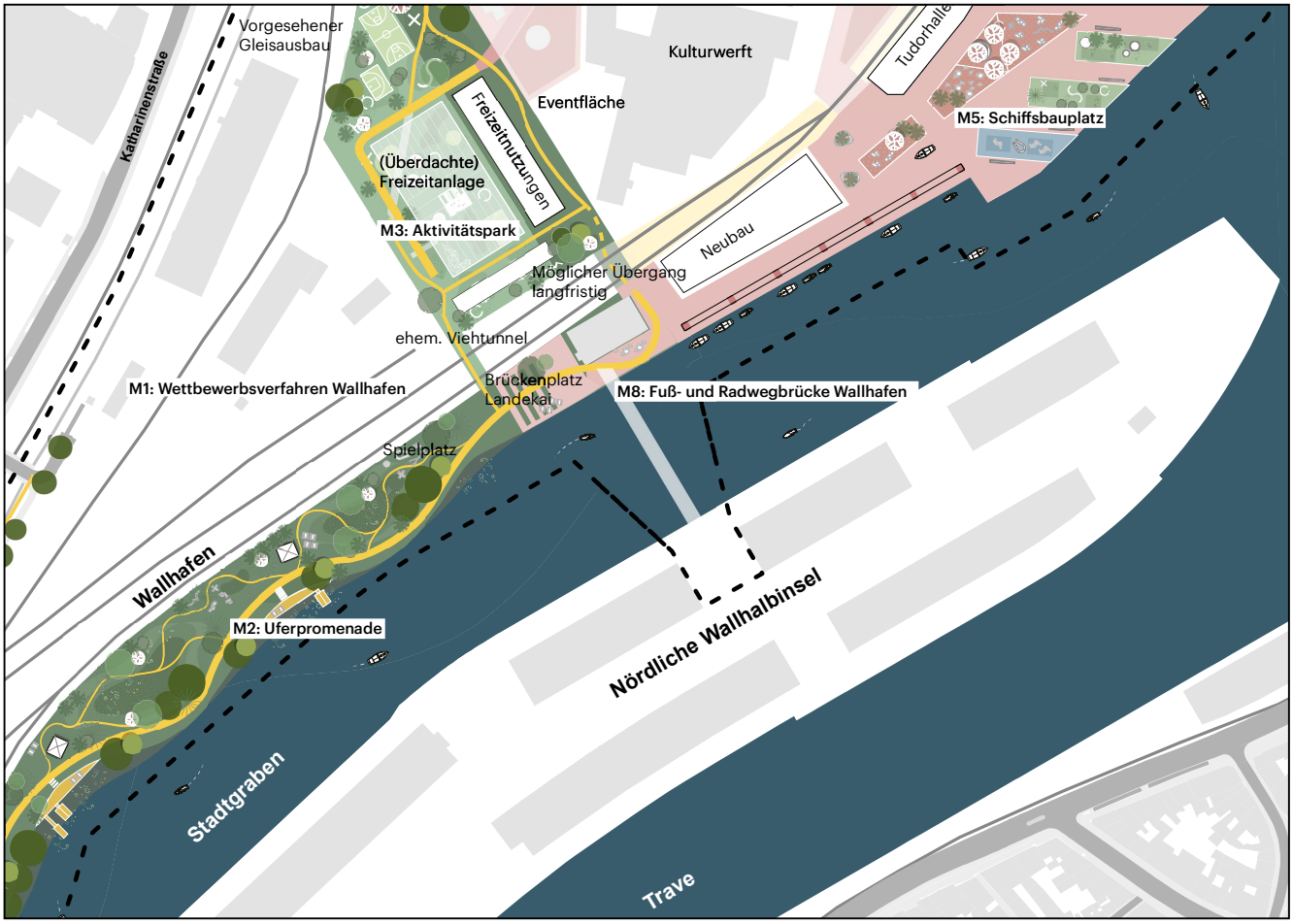


Abb. 47: Maßnahme 8: Fuß- und Radwegbrücke Wallhafen

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.

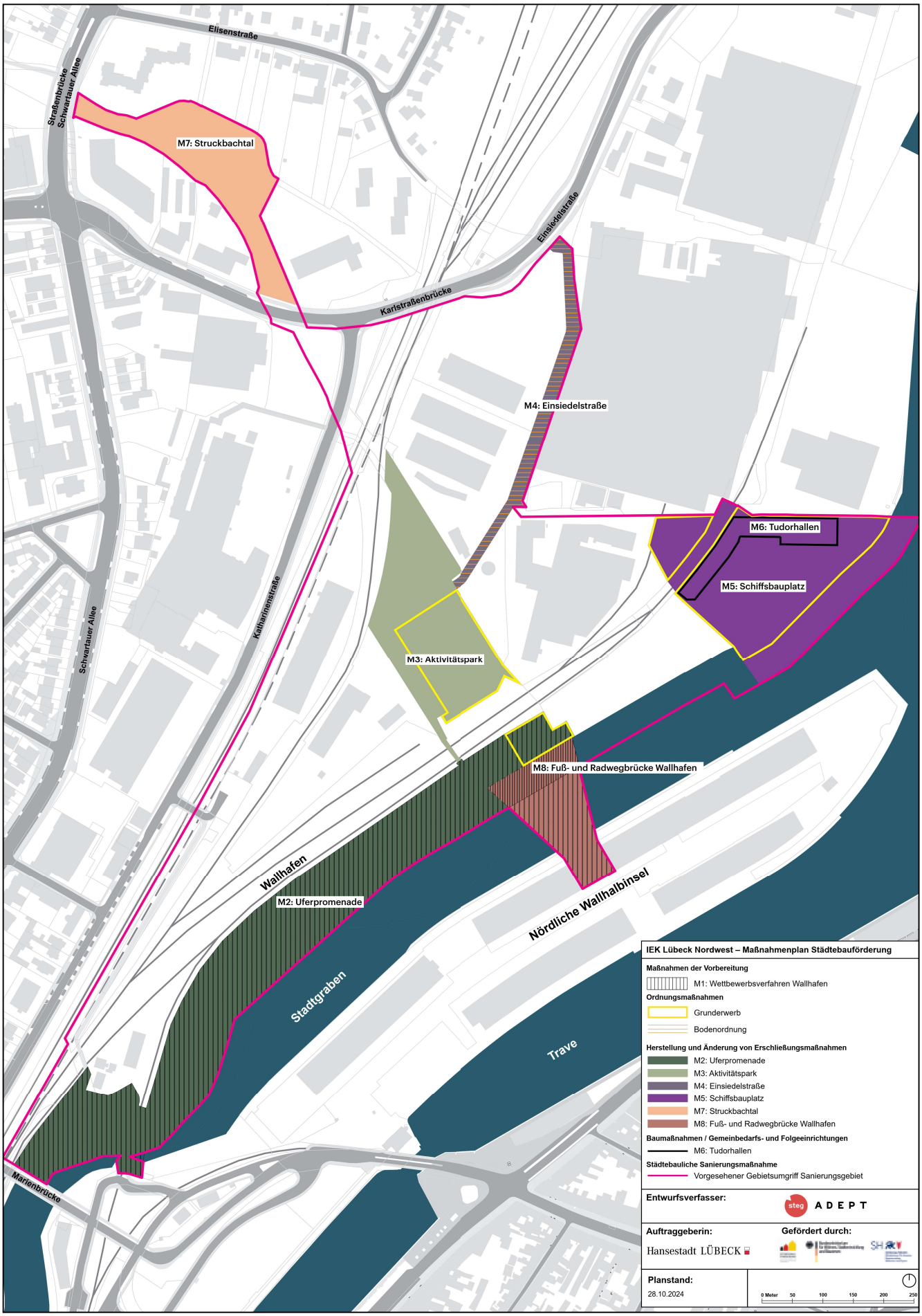


Abb. 48: Maßnahmenplan

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 m² (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.

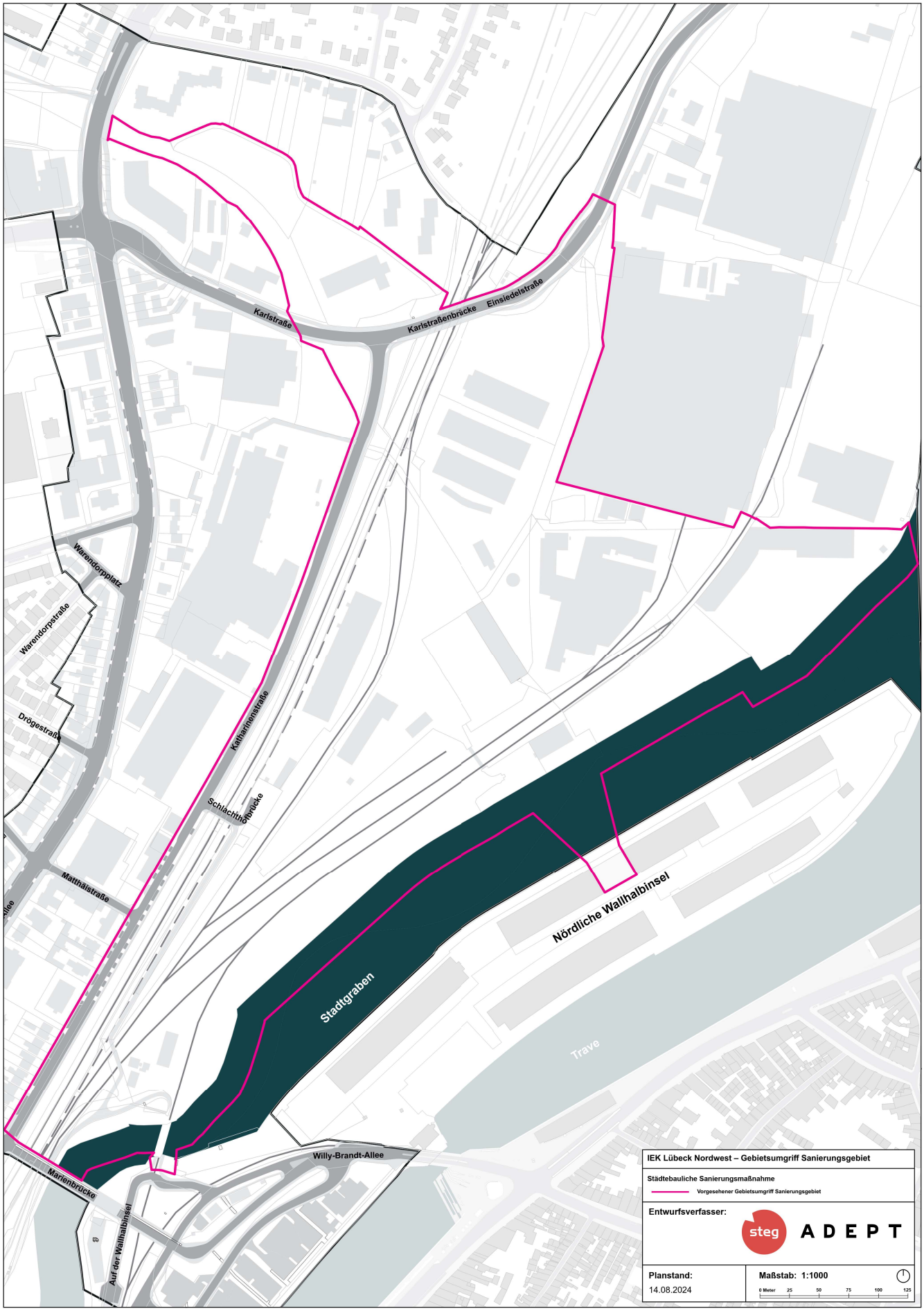


Abb. 50: Vorgesehener Gebietsumgriff des Sanierungsgebietes

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.

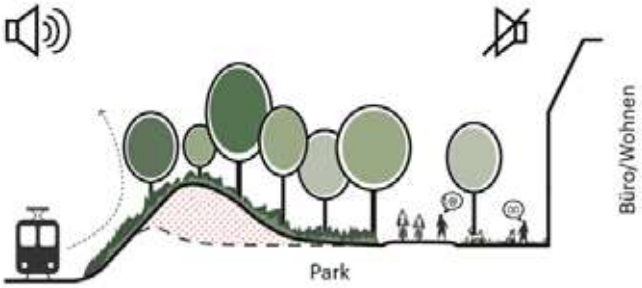


Abb. 53: Symbolhafte Darstellung Gestaltung Lärmschutzwall

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.

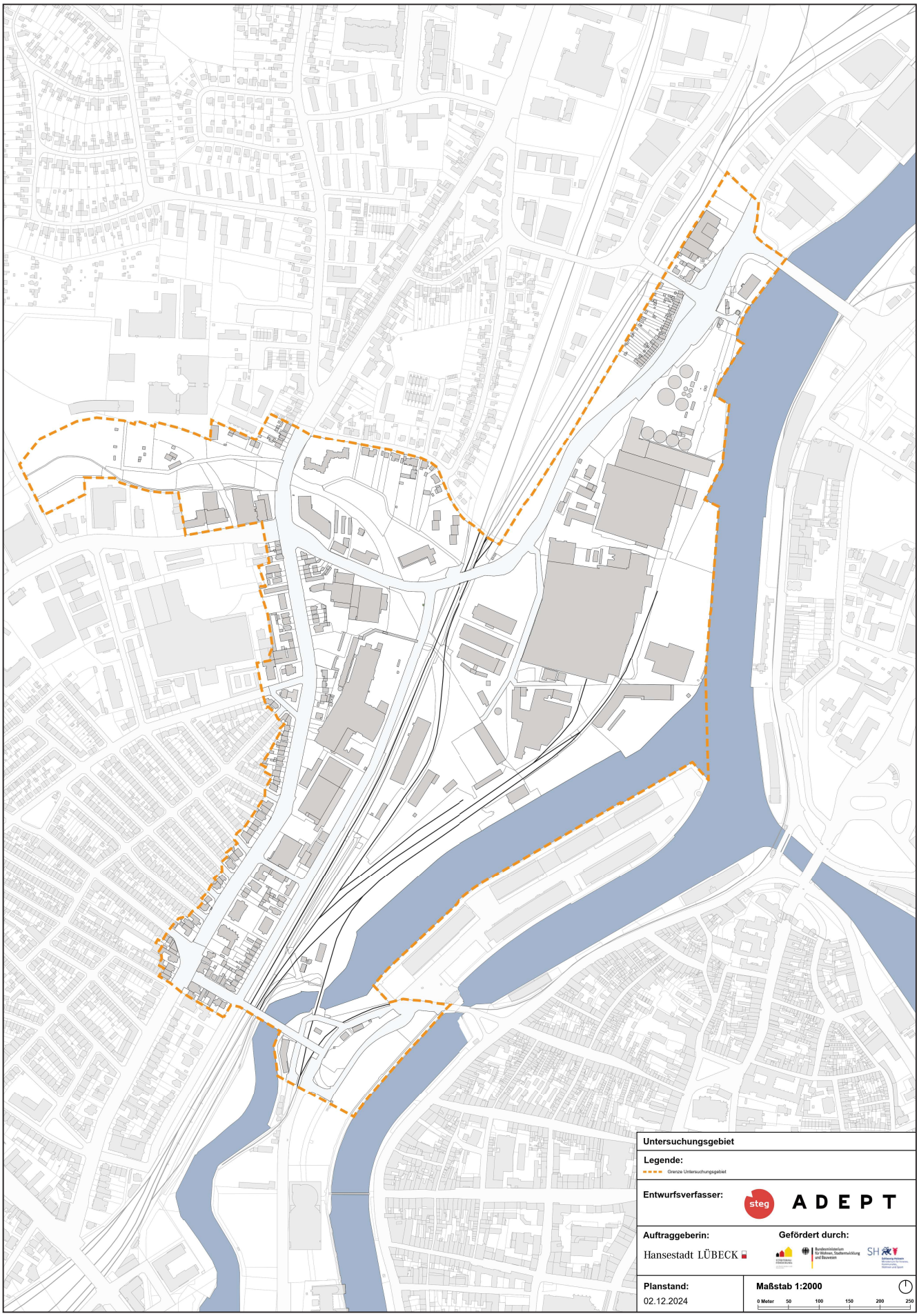
KWL GmbH & Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (2012): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck. Endbericht.

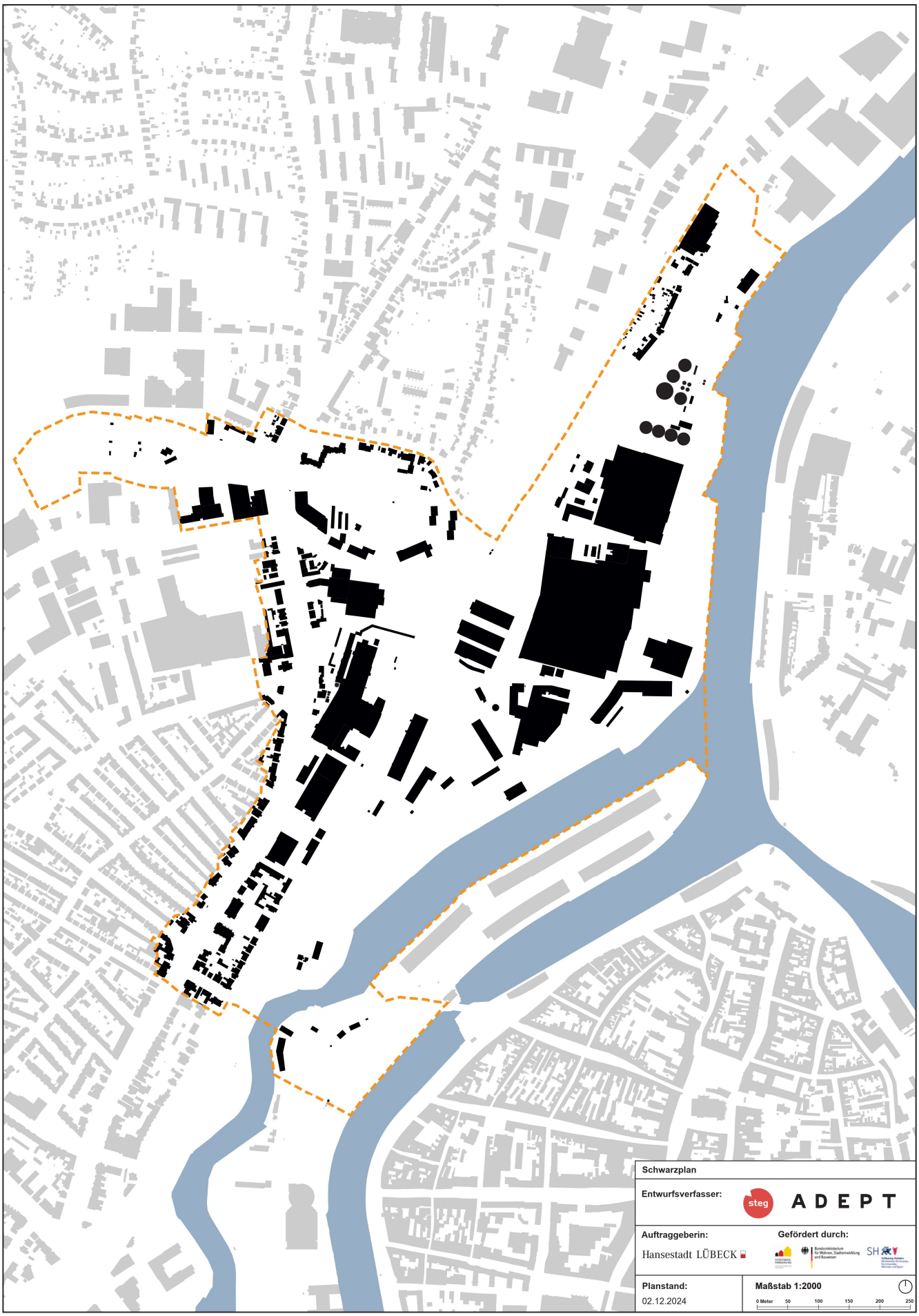
Land Schleswig-Holstein (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. Fortschreibung 2021. Unter: https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text_LEP-SH_2021_A_B%29.pdf

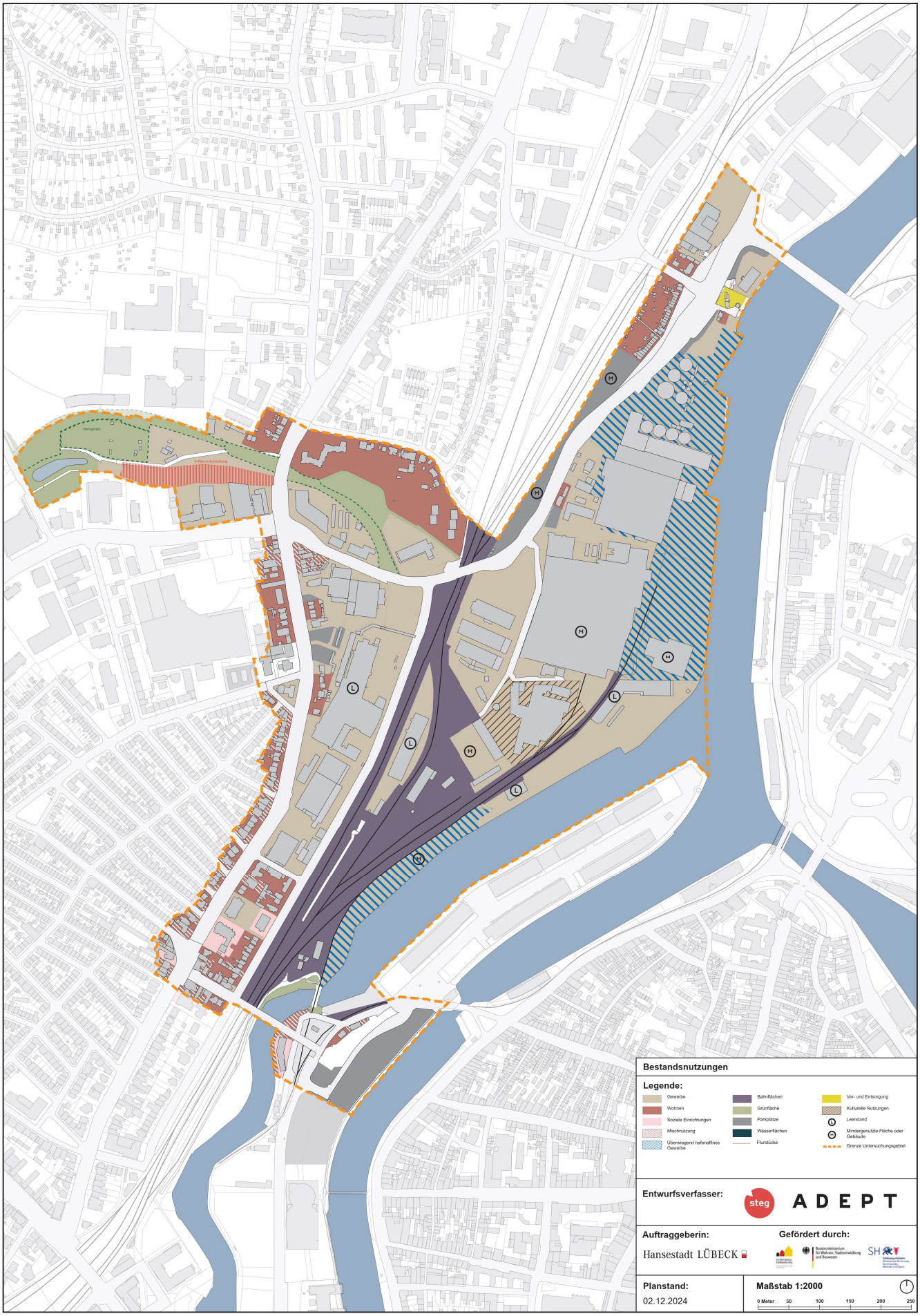
Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (2015): Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH).

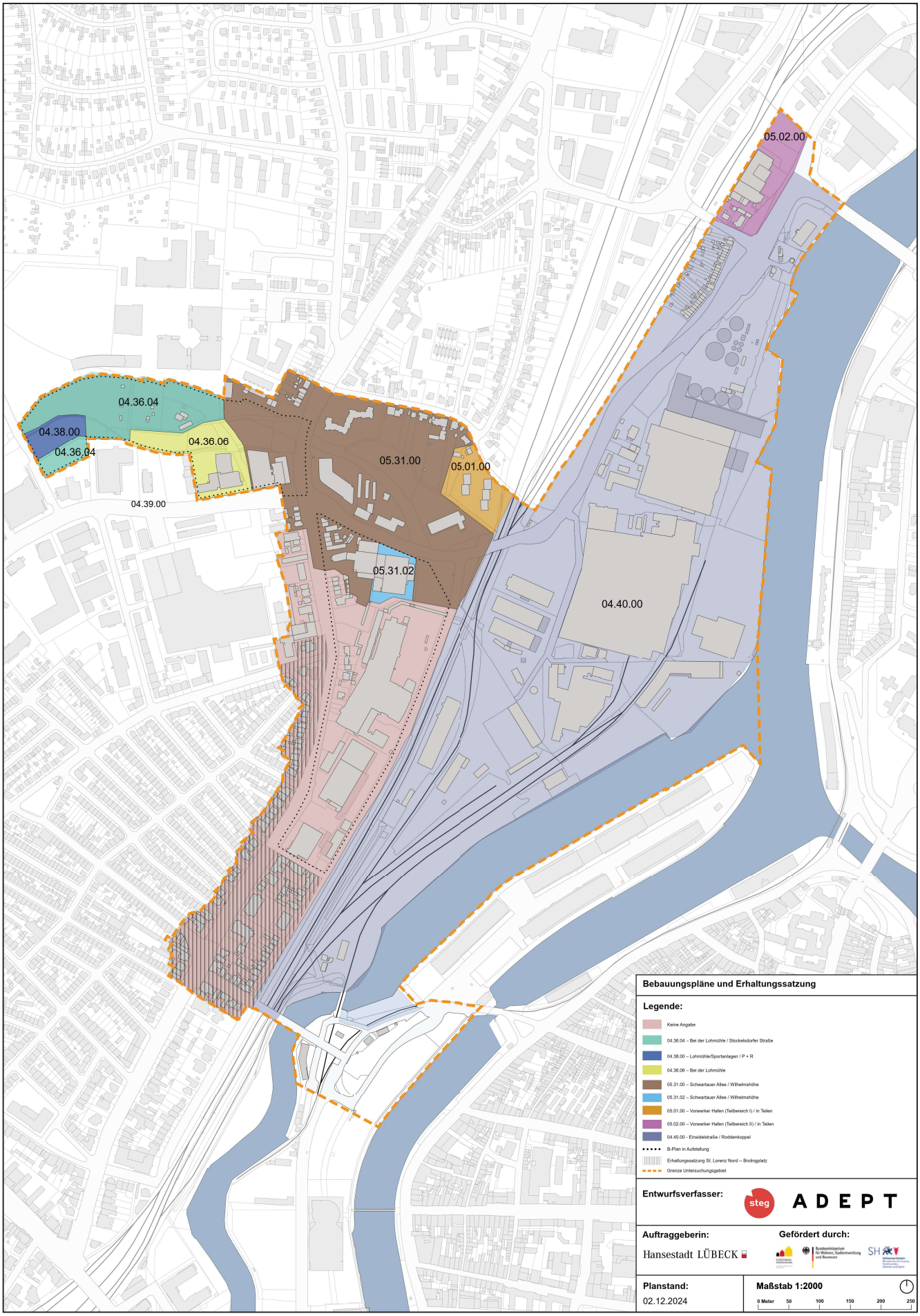
Hansestadt LÜBECK

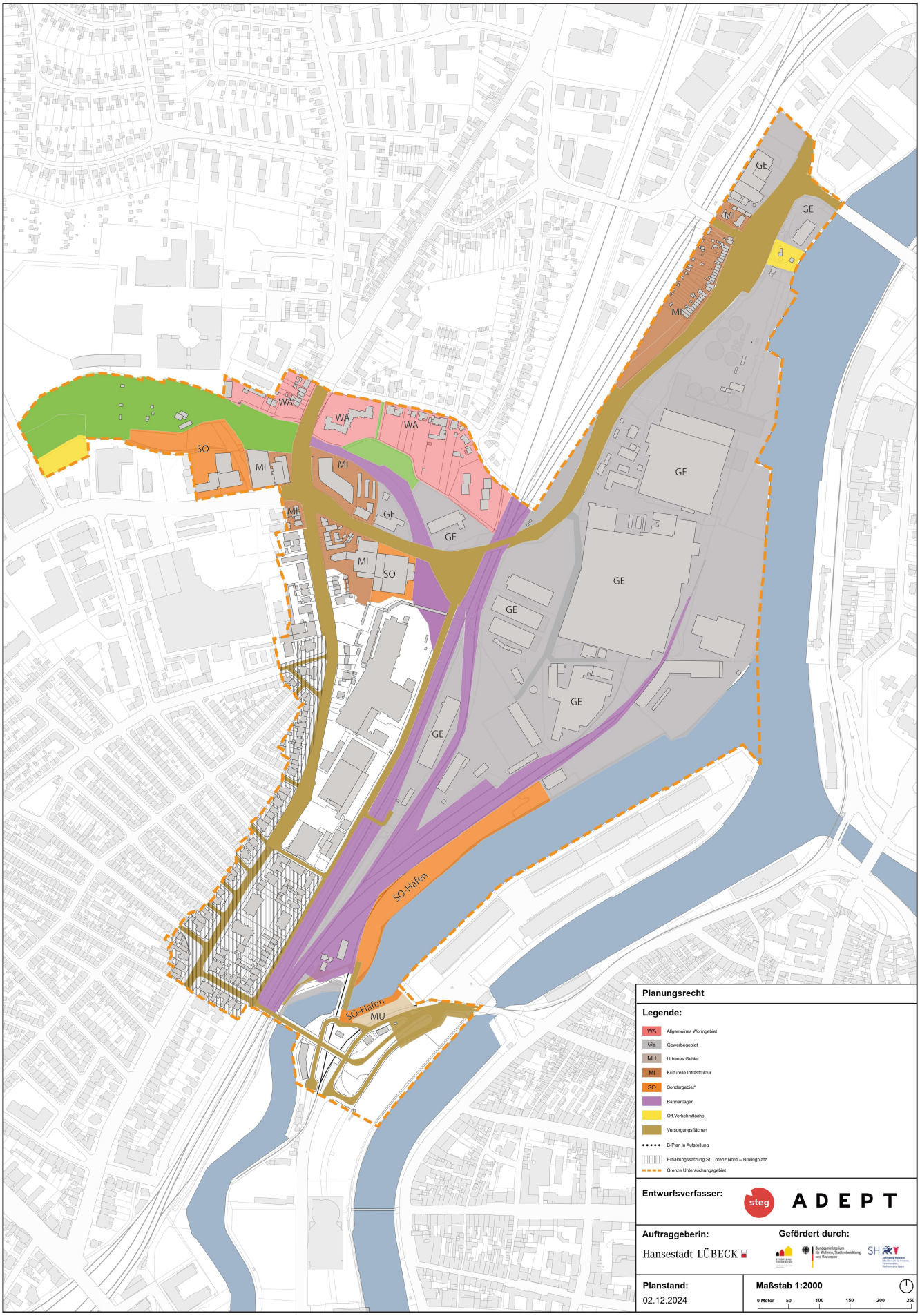
Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
nordwest@luebeck.de
www.luebeck.de

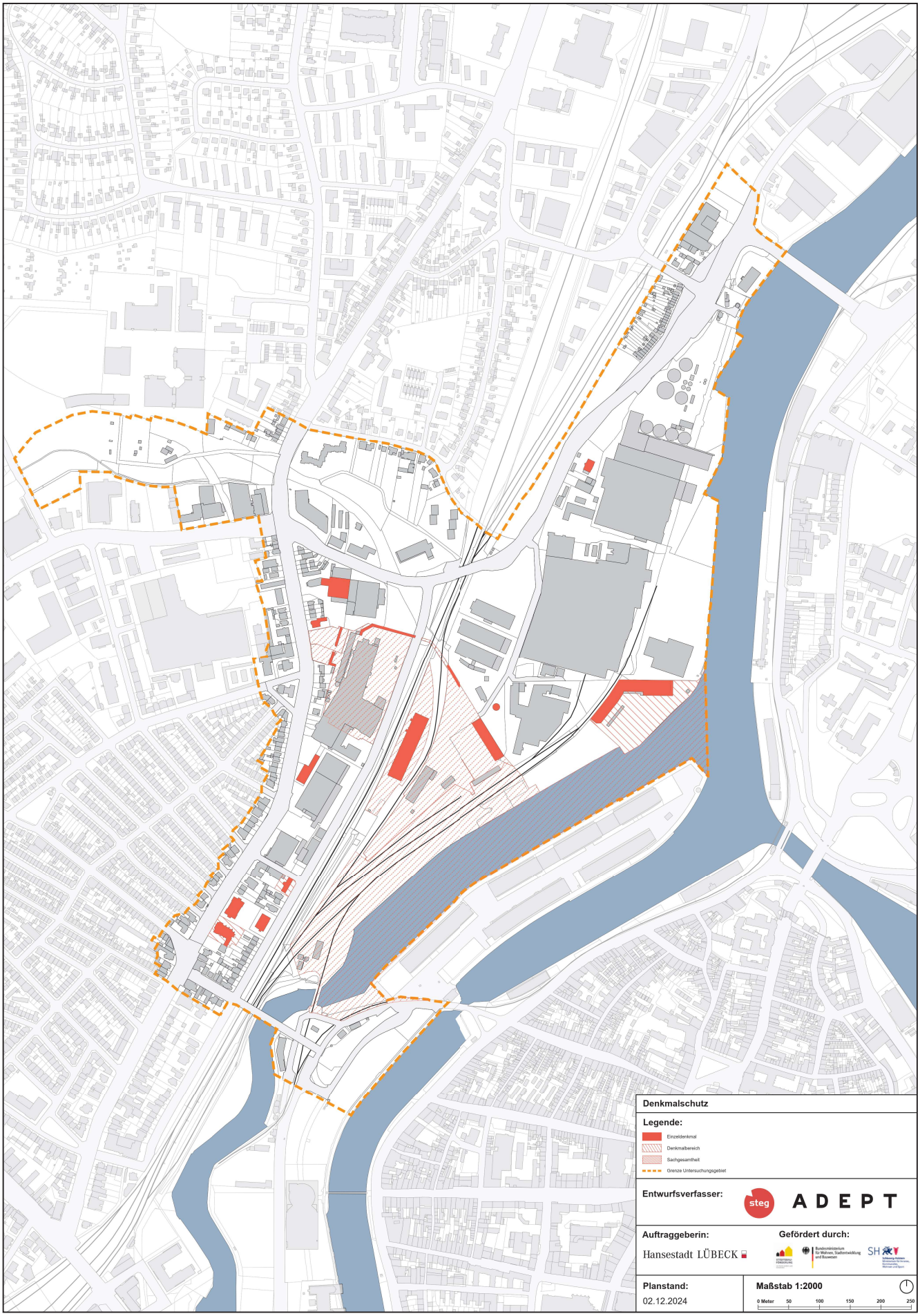

Untersuchungsgebiet
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250


Schwarzplan
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

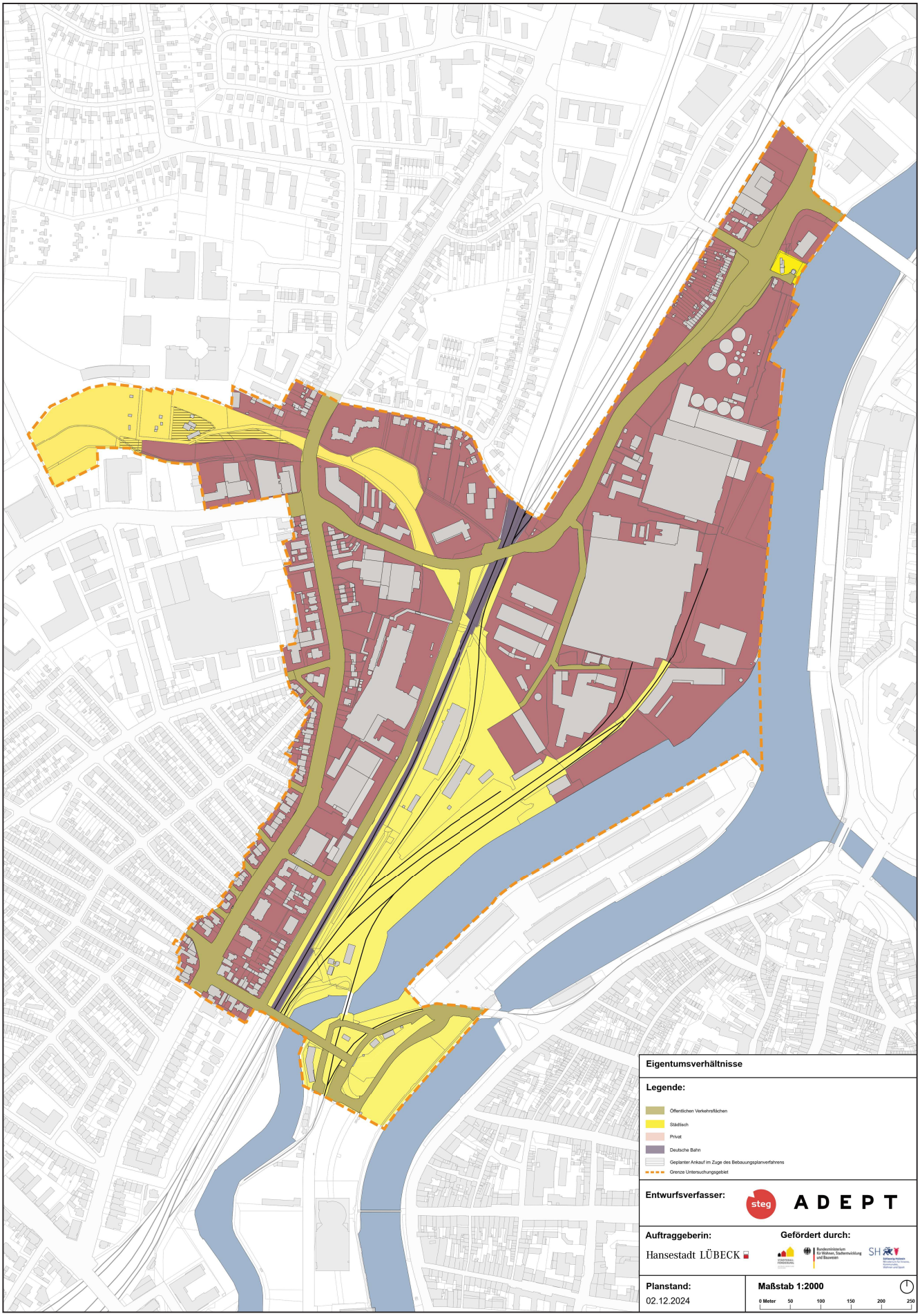

Bestandsnutzungen
Legende:
Gewerbe
Wohnen
Soziale Einrichtungen
Mischnutzung
Überwiegend hafenaffines Gewerbe
Bahnflächen
Grünfläche
Parkplätze
Wasserflächen
Flurstücke
Ver- und Entsorgung
Kulturelle Nutzungen
Leerstand
Mindergenutzte Fläche oder Gebäude
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
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 – Broingplatz
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
WA
WA
SO
MI
MI
MI
GE
GE
MI
SO
GE
GE
GE
GE
GE
GE
MI
GE
SO-Hafen
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

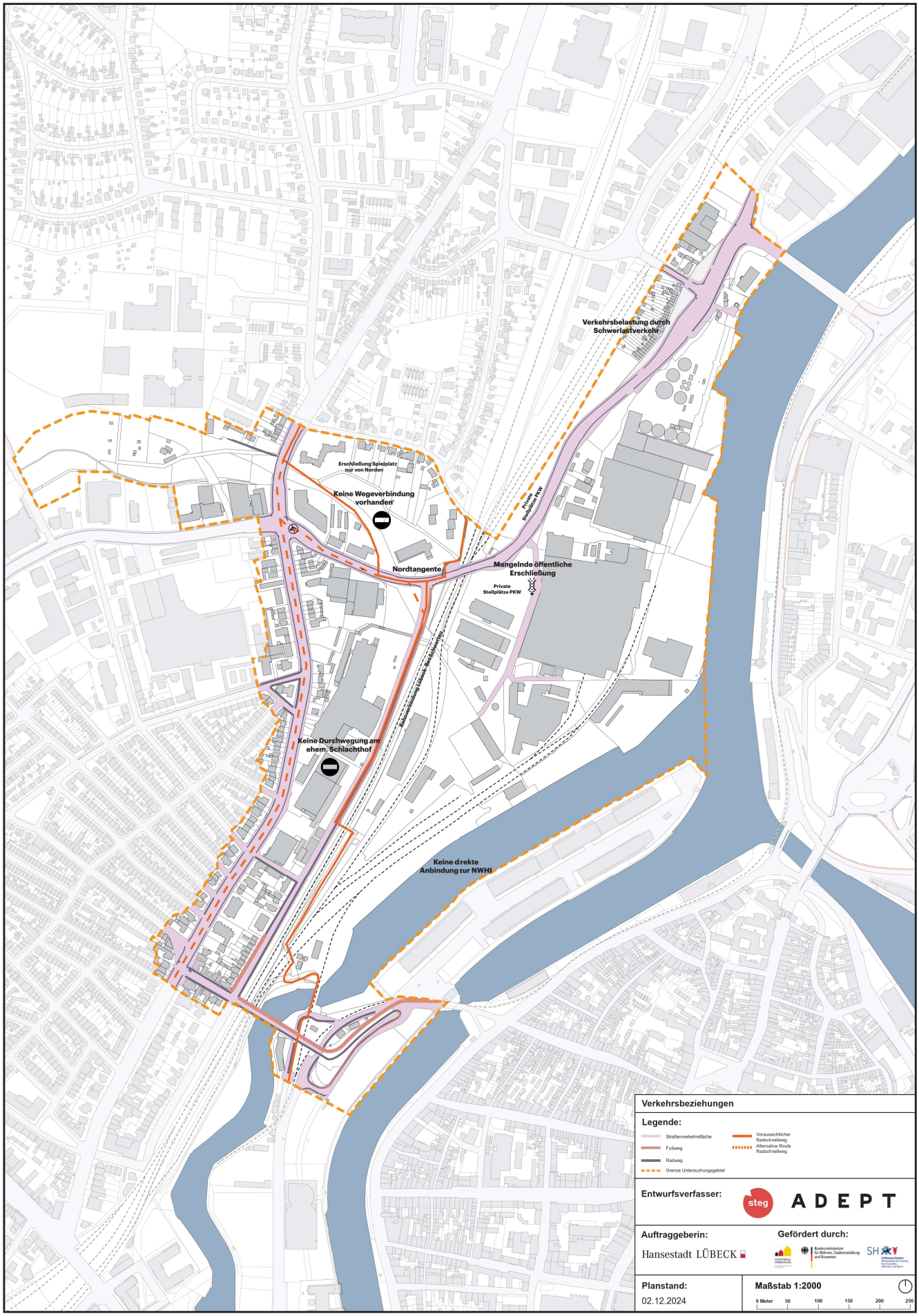
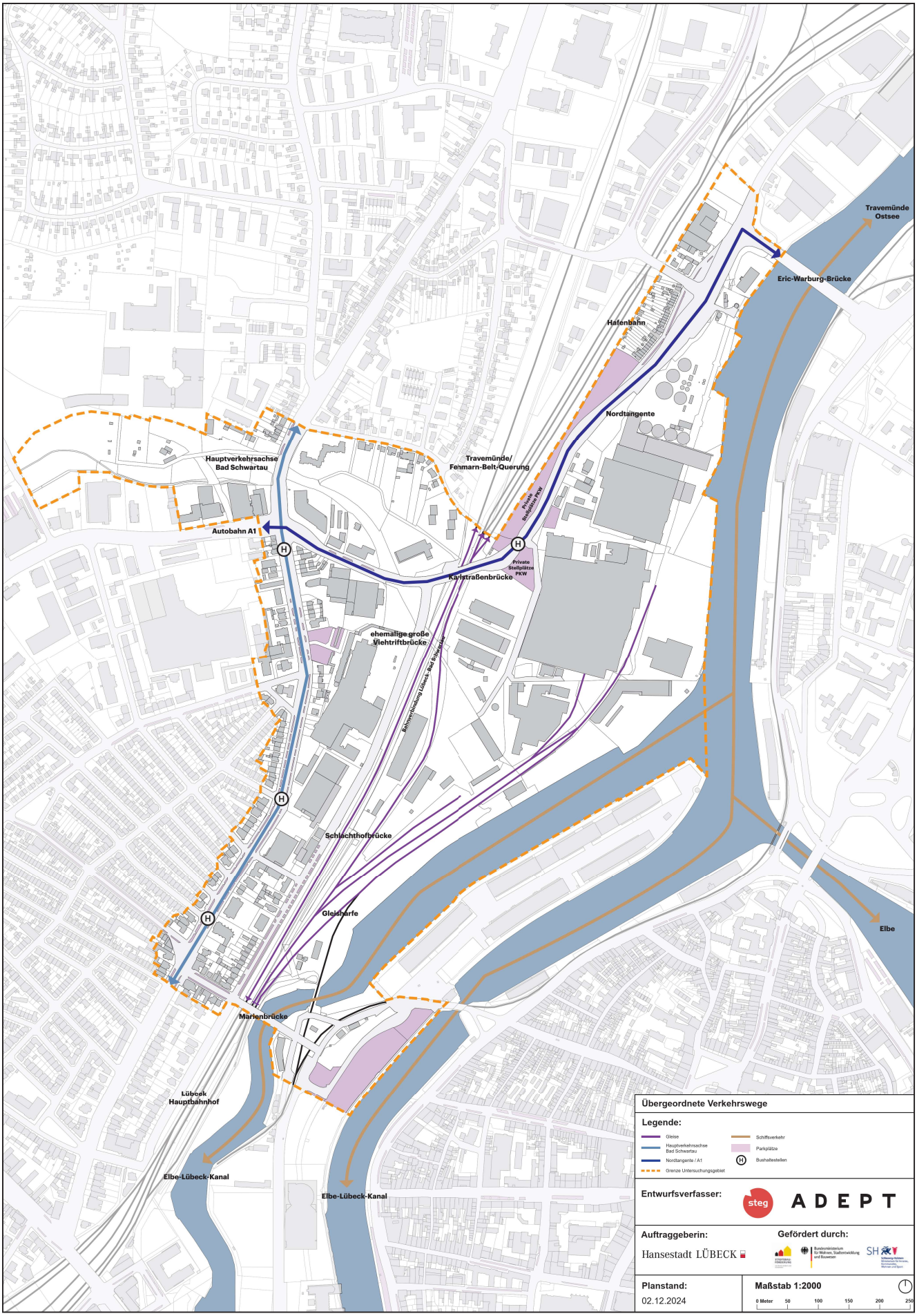
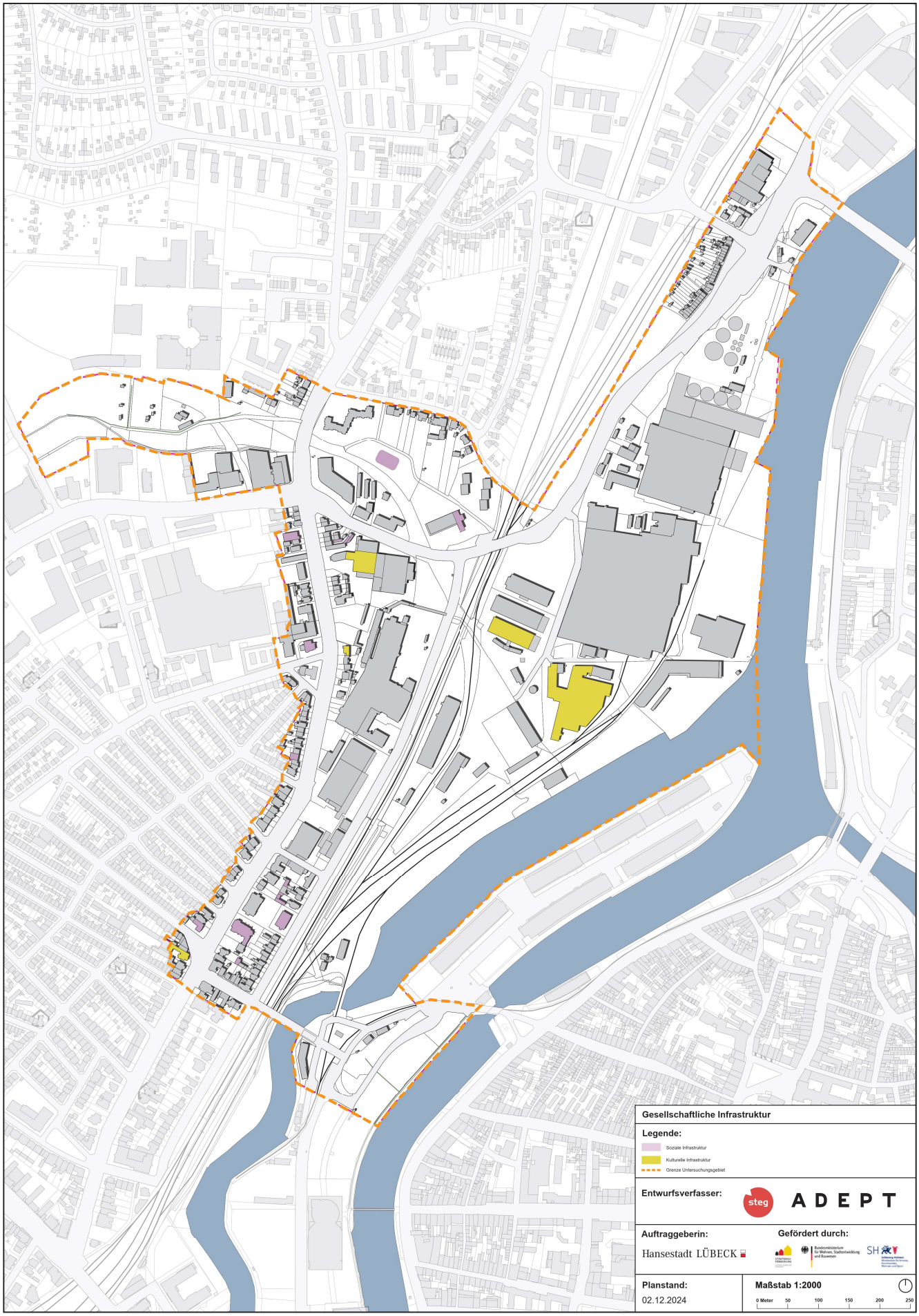
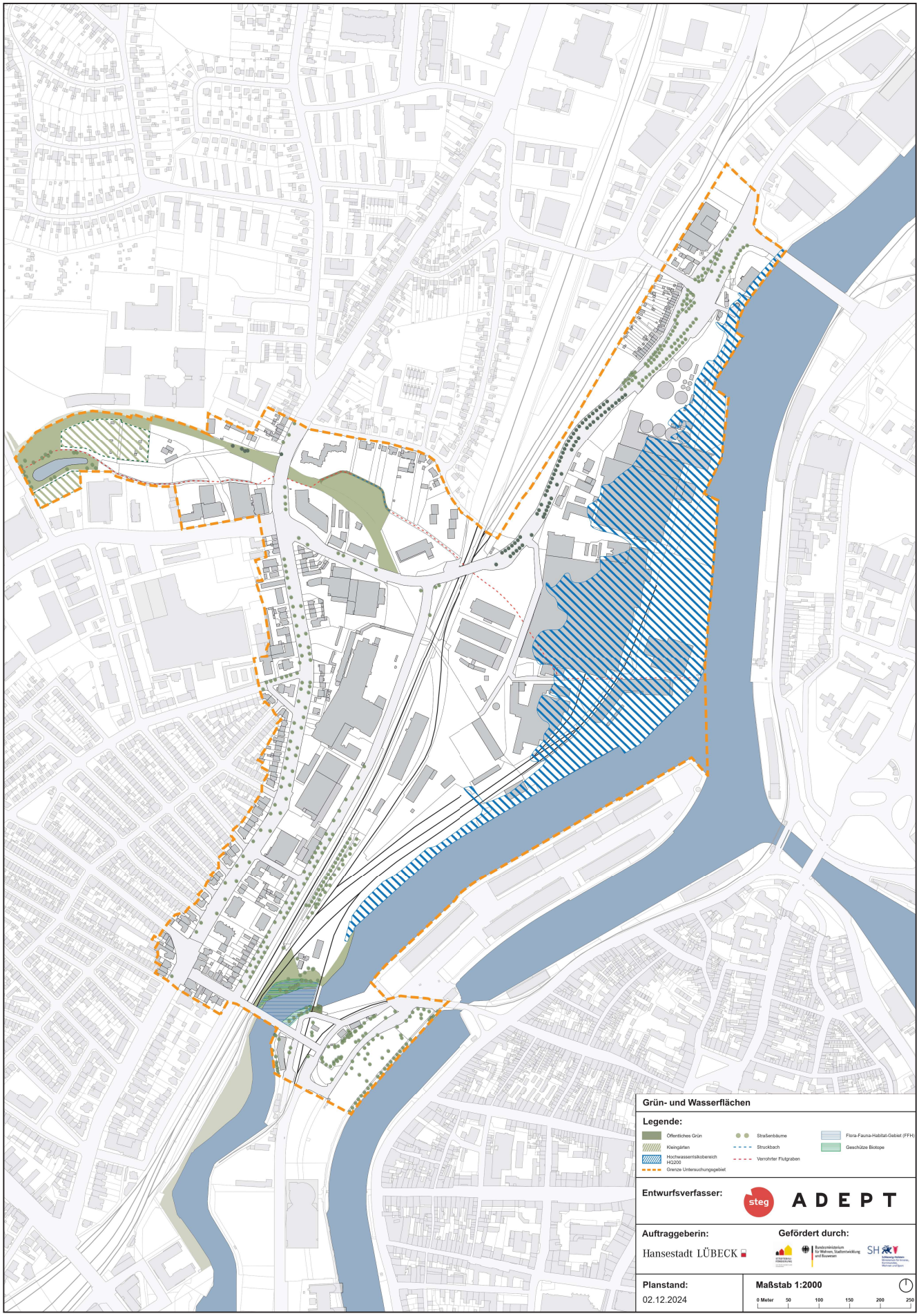
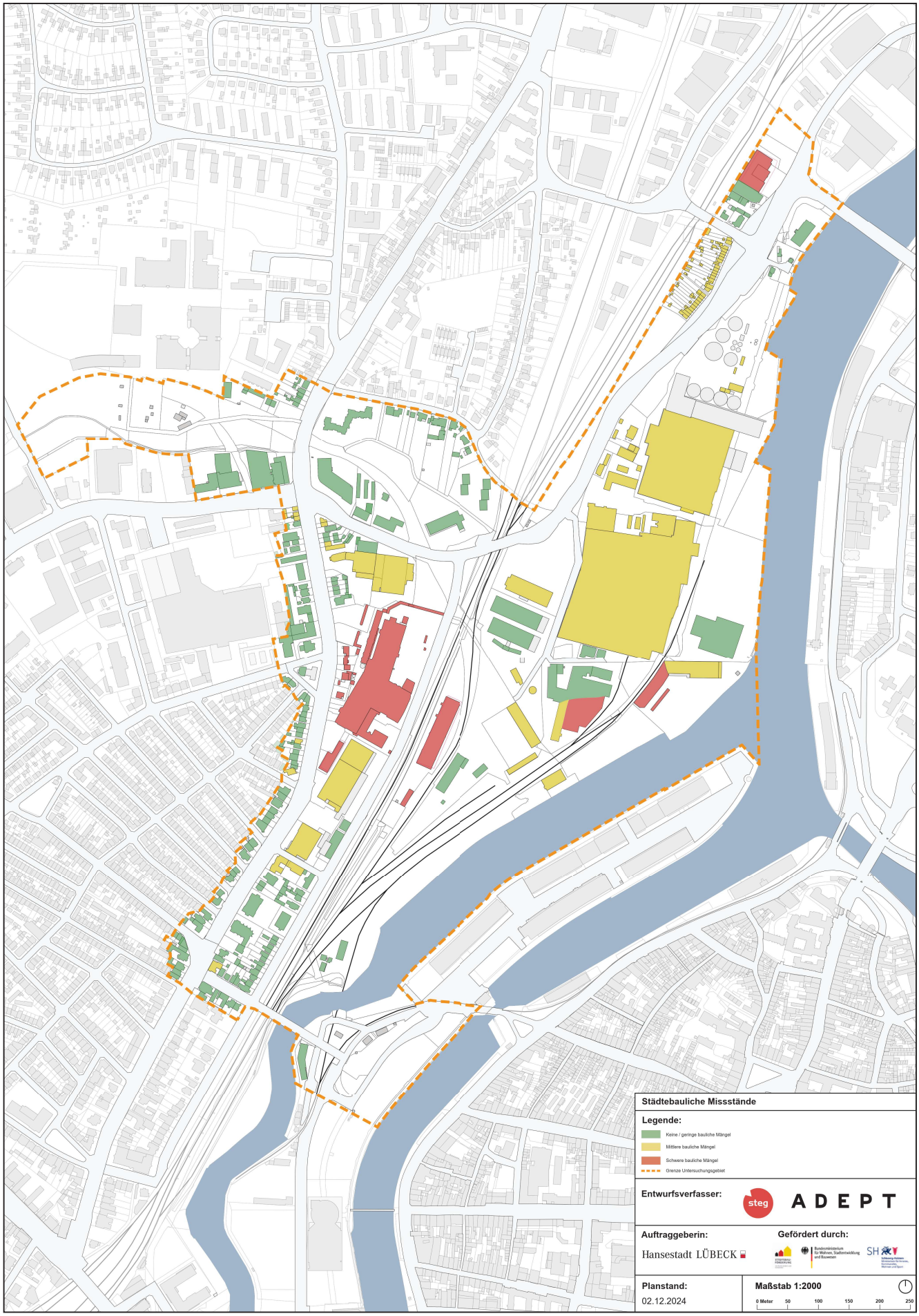


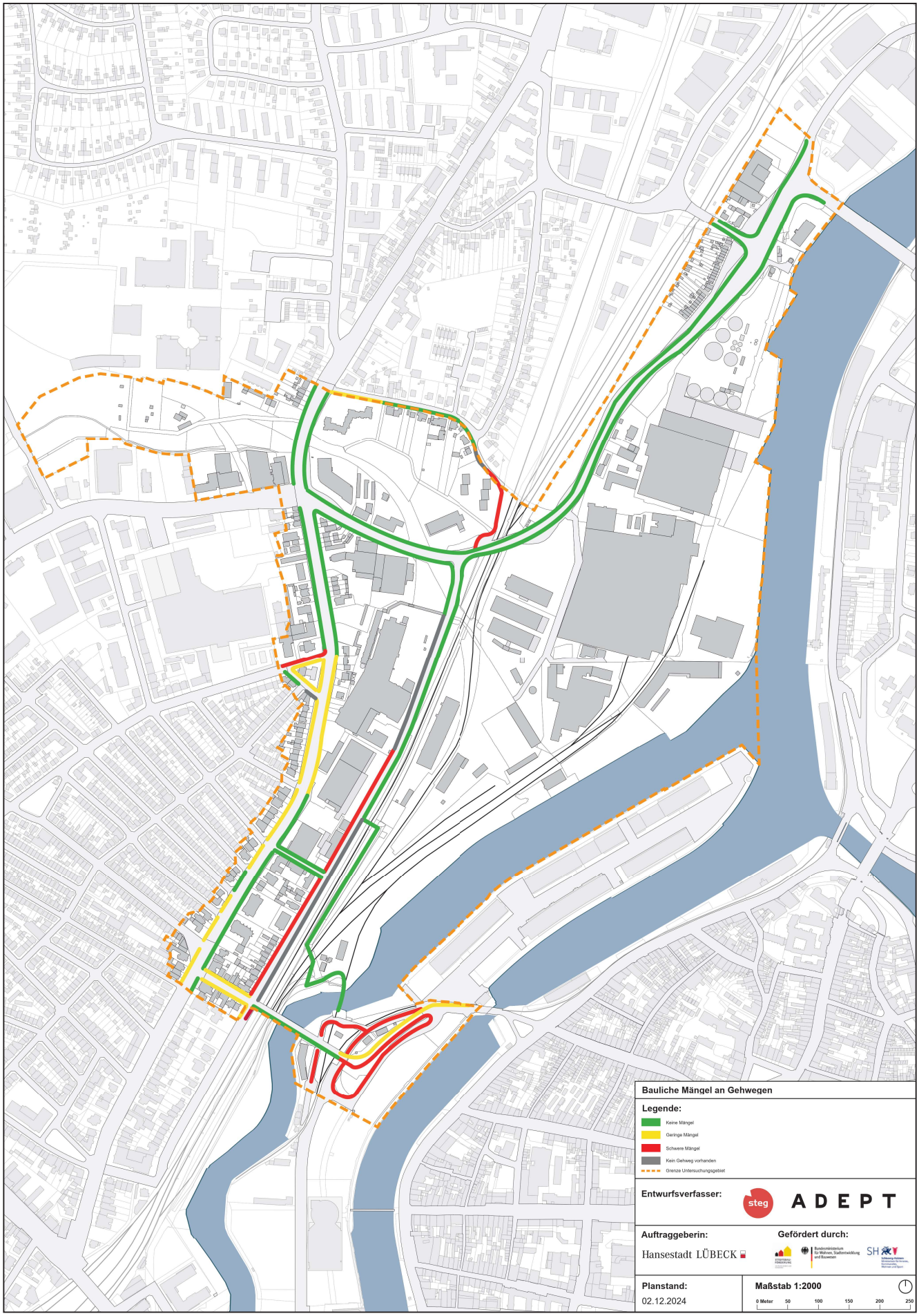
Abb. 25: Verkehrsbeziehungen

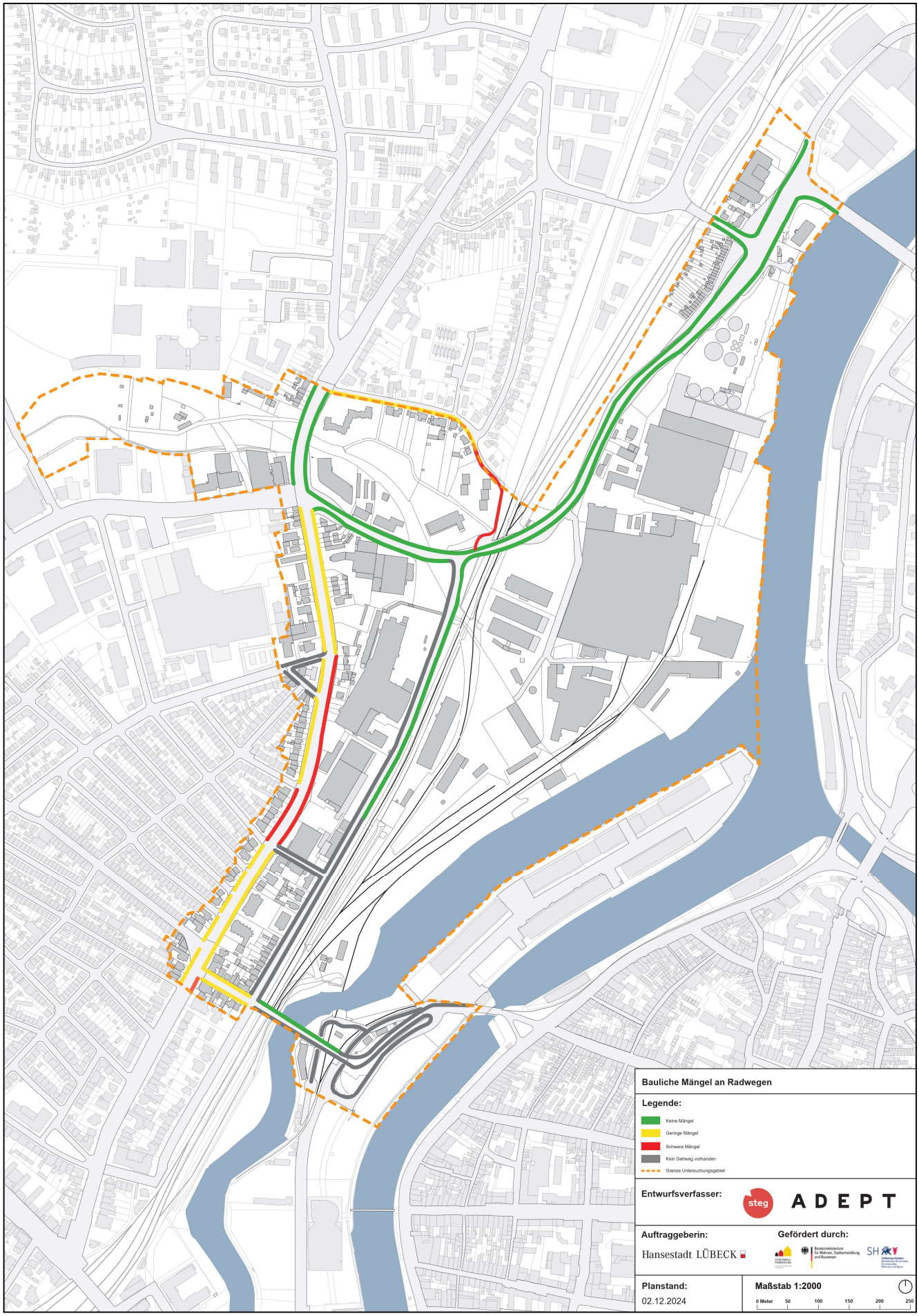

Travemünde
Ostsee
Eric-Warburg-Brücke
Hafenbahn
Nordtangente
Hauptverkehrsachse
Bad Schwartau
Travemünde/
Fehmarn-Belt-Querung
Private
Radstellerplätze PKW
Autobahn A1
Private
Stellplätze
PKW
Karlstraßenbrücke
ehemalige große
Viehtriftbrücke
Rangierbindung Lübeck–Bad Schwartau
Schlachthofbrücke
Gleisharfe
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

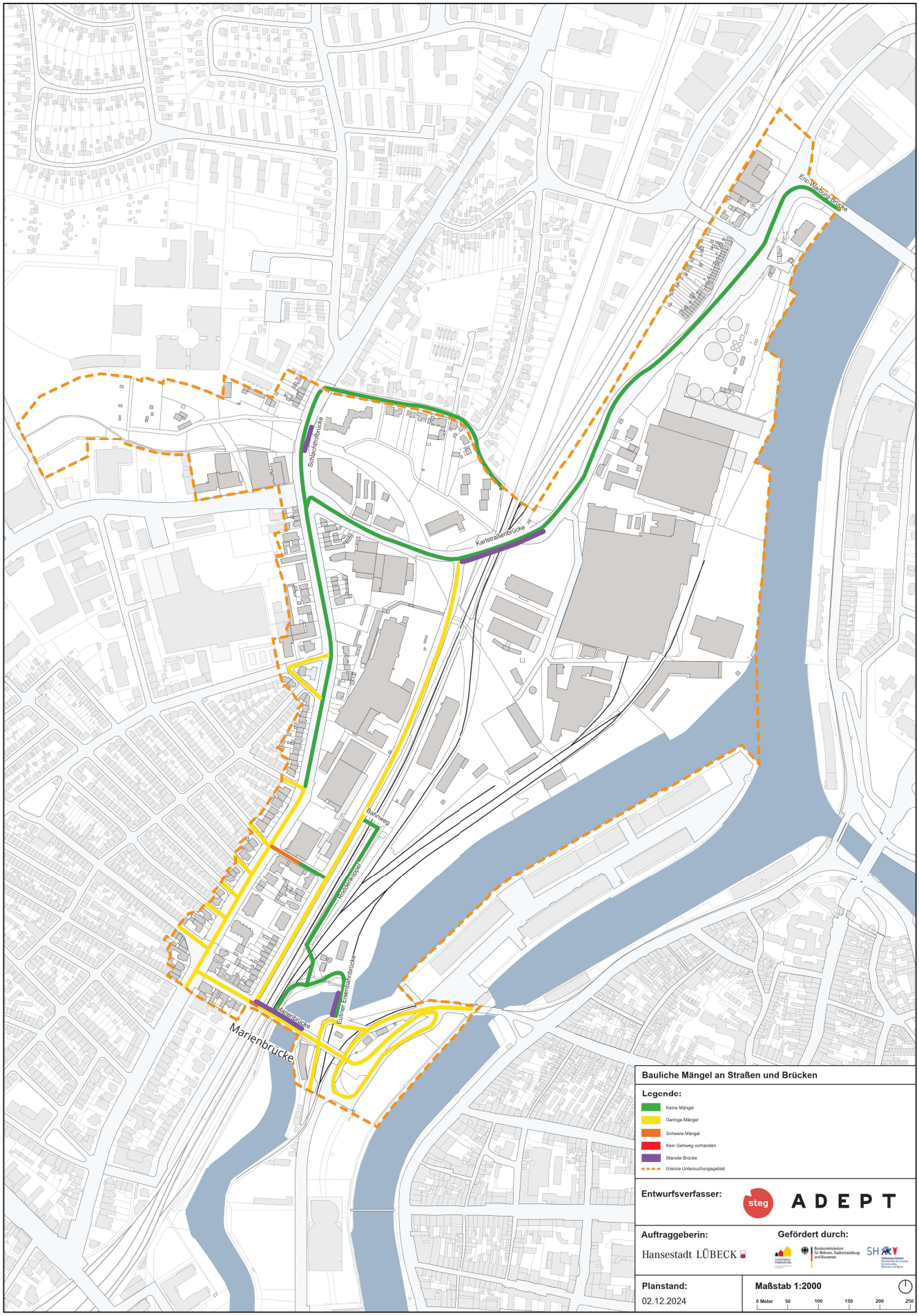

Gesellschaftliche Infrastruktur
Legende:
Soziale Infrastruktur
Kulturelle Infrastruktur
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
SH
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

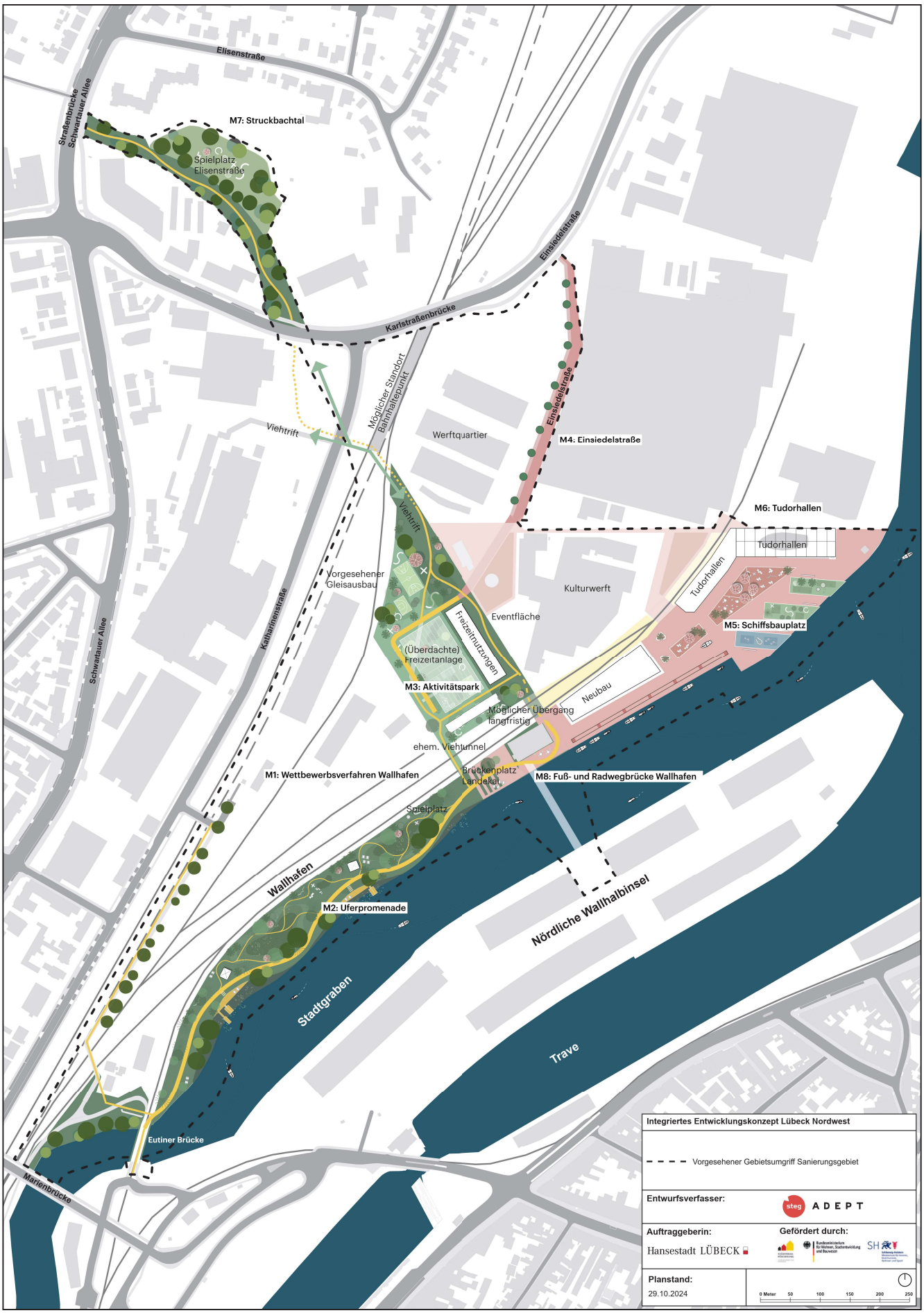

Grün- und Wasserflächen
Legende:
Öffentliches Grün
Kleingärten
Hochwasserrisikobereich HQ200
Grenze Untersuchungsgebiet
Straßenbäume
Struckbach
Verrohrter Flutgraben
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)
Geschützte Biotope
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

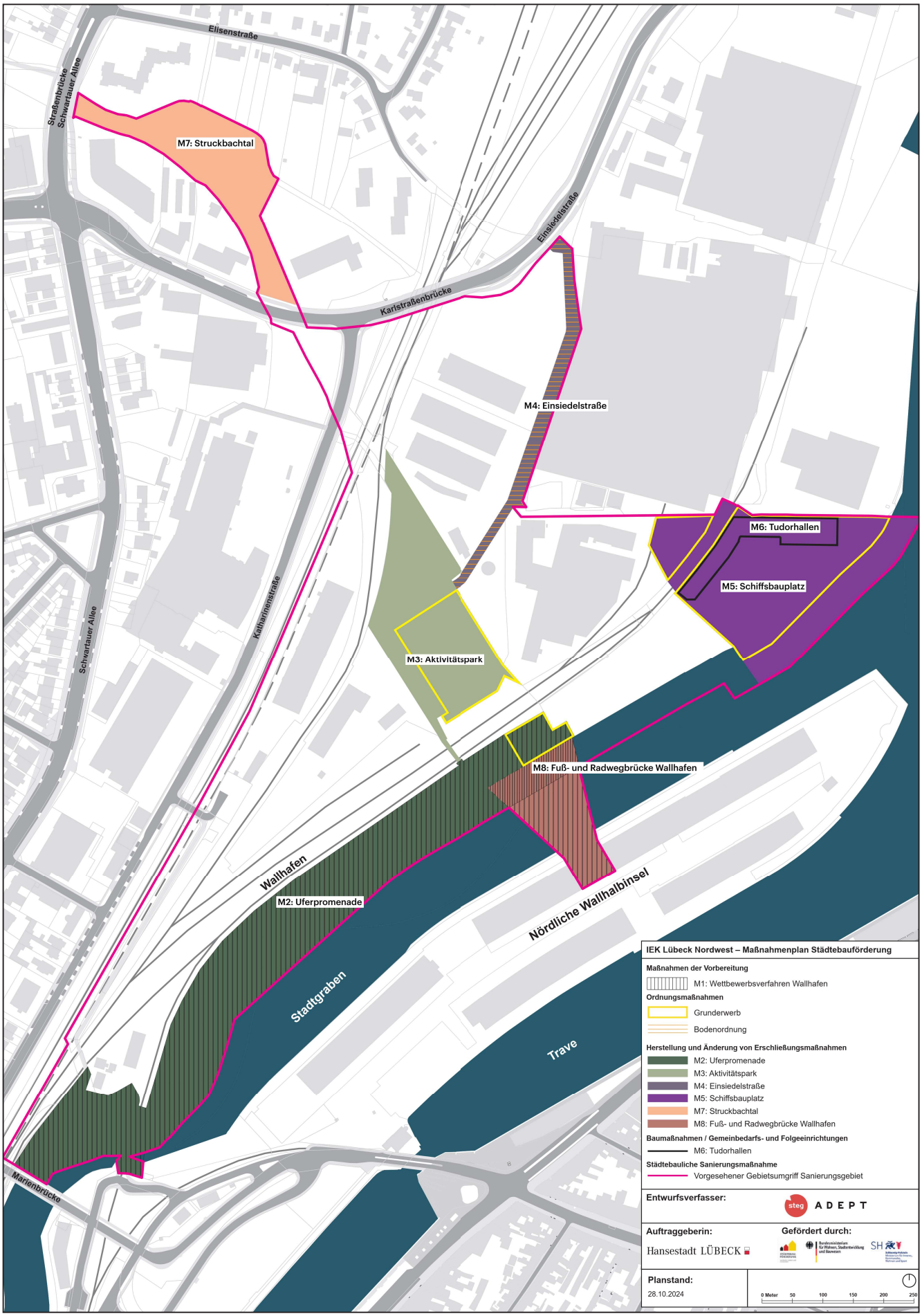

Städtebauliche Missstände
Legende:
Keine / geringe bauliche Mängel
Mittlere bauliche Mängel
Schwere bauliche Mängel
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 1:2000
0 Meter 50 100 150 200 250

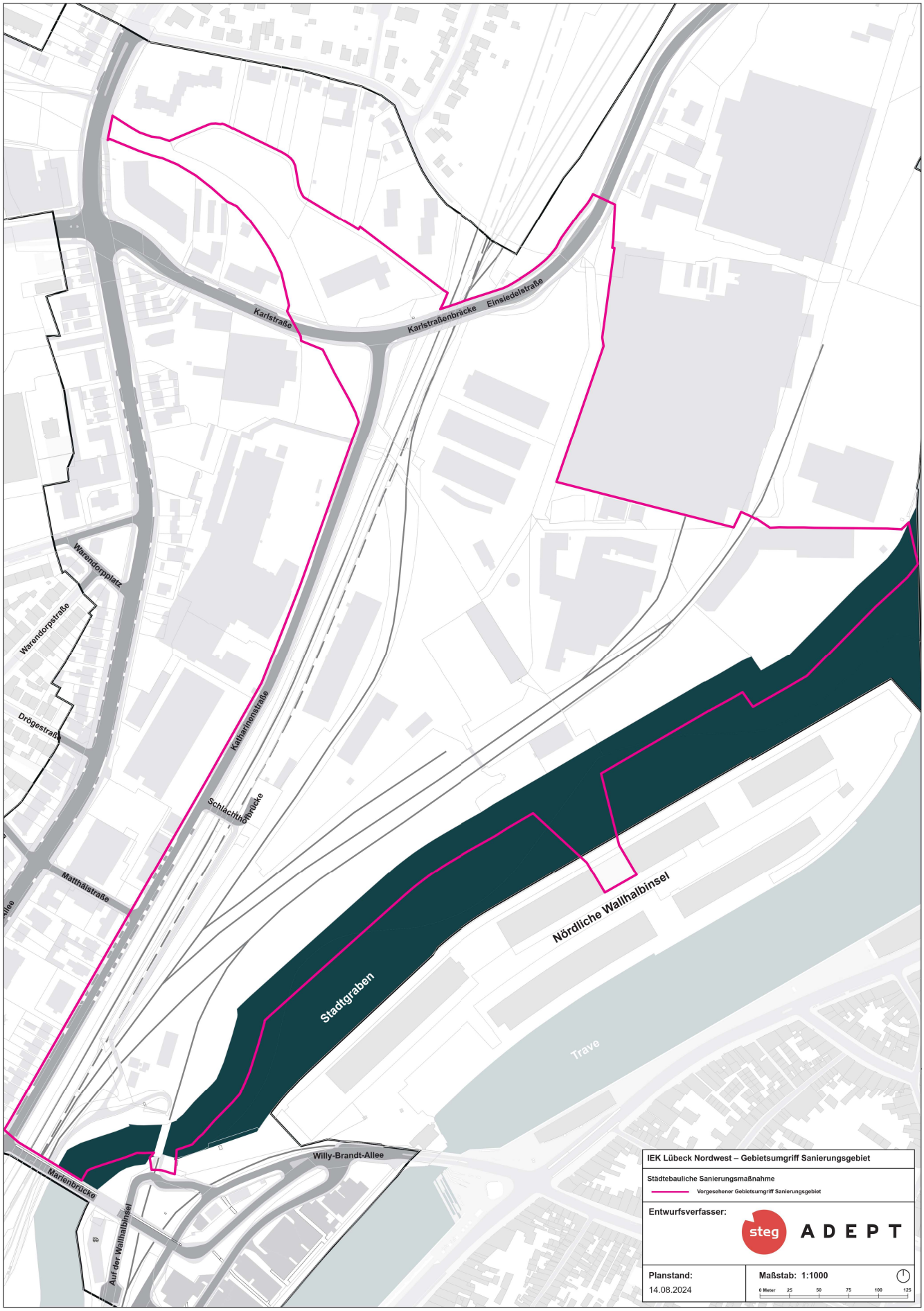

Bauliche Mängel an Gehwegen
Legende:
Keine Mängel
Geringe Mängel
Schwere Mängel
Kein Gehweg vorhanden
Grenze Untersuchungsgebiet
Entwurfsverfasser:
steg
ADEPT
Auftraggeberin:
Hansestadt LÜBECK
Gefördert durch:
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
SH
Planstand:
02.12.2024
Maßstab 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
Schlutuphrobrücke
Kanalstraßenbrücke
Bahnweg
Roddenkoppel
Elmer 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
Vorgesehener Gleisausbau
Kulturwerft
Eventfläche
Katharinenstraße
Schwartauer Allee
Freizeitnutzungen
(Überdachte) Freizeitanlage
M5: Schiffsbauplatz
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.

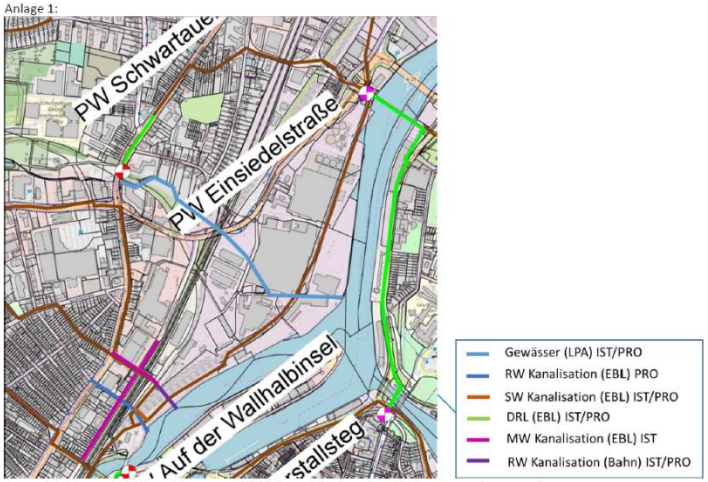
Technische Infrastruktur				
Nr.	**Institution**	**Stellungnahme**	**Datum**	**Arbeitsaufträge / Abwägung**
		Falls im Plangebiet der Aufbau einer zukunftsträchtigen TK-Infrastruktur durch die Telekom Deutschland GmbH gewünscht wird, bitten wir um rechtzeitige Kontaktaufnahme. Unser Kontaktdaten lauten: 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, Traverquerungen. 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/2025/14616
öffentlich

Lübeck, 30.09.2025

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

Erhaltungsstrategie Fahrbahnen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Erhaltungsstrategie für Fahrbahnen wird fortgesetzt.
Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 12 Mio. EUR sind ab dem Haushaltsjahr 2027 haushaltsmäßig zu ordnen. Für das Haushaltsjahr 2026 sind bereits Baumaßnahmen angemeldet.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

- [ ] Ja
- [X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Ausgehend von einem Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschafft aus dem Jahr 2017 (VO/2017/05571) wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan für den Ausbau und die Sanierung von Straßen für weitere 5 Jahre fortzuschreiben.

Dieser Masterplan wurde von 2021 bis 2025 abgearbeitet.

Wie bereits 2018 wurden im Jahr 2023 erneut alle Lübecker Straßen durch ein zugelassenes Messfahrzeug abgefahren. Mittels dieser Daten wurde erneut eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) vorgenommen.

Bei der Messung wurden Daten wie beispielsweise das Höhenlängsprofil, die Querneigung, Querprofile, Substanzmerkmale der Oberfläche (Risse, Flickstellen, Ausbrüche), Längsneigung und Krümmung aufgenommen.

Alle aufgezeigten Messwerte sind bundeseinheitlich normiert, dadurch ist es möglich, die Ergebnisse auch mit anderen Kommunen, die eine ZEB durchgeführt haben, zu vergleichen.

Aus den gesammelten Rohdaten werden sogenannte Zustandswerte für die einzelnen aufgenommenen Straßenabschnitte gebildet.

Diese reichen von „neuwertig“ (Note 1 – 1,5) bis zur „Einleitung baulicher und verkehrsbeschränkender Maßnahmen“ (Note 4,5 – 5,9).
Der Zustandswert 4,5 wird dabei als sogenannter „Schwellenwert“ bezeichnet, da oberhalb dieses Wertes zwingend Maßnahmen erforderlich werden, um die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen aufrecht zu halten.

Als weiterer Schritt für die Aufstellung der Erhaltungsstrategie wurden für das Vorbehaltsstraßennetz und das Nebenstraßennetz sogenannte Erhaltungsabschnitte gebildet, d.h. Abschnitte gebildet, in denen dann ausgewählte Erhaltungsmaßnahmen zum Einsatz kommen sollen.

Oberhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

40%	der Flächen werden grundhaft saniert
20%	der Flächen werden 2-schichtig (Deck- und Binderschicht oder Hocheinbau) saniert
40%	der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 790.000 Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und 197.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Unterhalb des Schwellenwertes wurden dazu folgende Maßnahmen angesetzt:

20%	der Flächen erhalten eine Sanierung der Asphaltdecke (Deckschicht bei Nebenstraßen Decke + Binder bei Vorbehaltsstraßen)
80%	der Flächen werden mit DSK (Dünne Schichten im Kalteinbau) saniert.

Insgesamt betrifft dies Flächen in der Größenordnung von ca. 200.000 Quadratmetern im Vorbehaltsstraßennetz und 953.000 Quadratmetern im Nebenstraßennetz.

Für die jeweiligen Sanierungsmaßnahmen wurden Einheitspreise hinterlegt, um daraus dann einen Investitionsbedarf zu errechnen. Insgesamt ergibt sich für das Vorbehaltsstraßennetz ein rückständiger Erhaltungsbedarf in Höhe von ca. 68 Mio. EUR, für das Nebenstraßennetz in Höhe von 35 Mio. EUR.

Ausgehend von diesen Daten ergeben sich unterschiedliche Erhaltungsszenarien, je nachdem, ob man den Verfall der öffentlichen Infrastruktur aufhalten möchte oder nicht.
Um den Verfall der Straßen aufzuhalten und abzubauen, ist ein jährliches festes Budget von mindestens 12 Mio. EUR erforderlich, welches ab dem Haushaltsjahr 2027 benötigt würde.

Mit einem festen Budget ist zudem die zuverlässige Abstimmung mit Ver- und Entsorgern möglich, die in der Hansestadt Lübeck in den kommenden Jahren ihre Infrastruktur im Verkehrsraum erneuern und ausbauen werden.

Rückblick:

In den Jahren 2021 bis 2025 wurde der Masterplan Straßen mit einem Investitionsvolumen von ca. 50.000.000 EUR umgesetzt.

Beispielhafte Baumaßnahmen:

2021	Berliner Sraße (B207), Wallbrechtstraße (B75)
2022	Geniner Str.(K15), Baltische Allee (K15), Moltkeplatz (K18) Dänischburger Landstr.(K9)
2023	Buntekuhweg (K13), Stockelsdorfer Str. (K26), Einsiedelstraße (K25)
2024	Schwartauer Landstr.(L309), Geniner Str. (K15), Buurdiekstr., Schnitterweg, Grüner Weg
2025	Geniner Dorfstraße (K13), Moislinger Allee (B75)

Das eingesetzte Investitionsvolumen hat ausgereicht, den Zustand der Hauptverkehrsstraßen zu halten, bei den Nebenstraßen gab es sogar eine Verbesserung des Zustandes.
Die Entsprechende Visualisierung befindet sich in der Anlage 3 auf Seite 9 und 10.
Die Steigerung des jährlichen Budgets von 10 Mio. EUR auf 12 Mio. EUR ist der allgemeinen Kostensteigerung geschuldet.

Ausblick für das Jahr 2026:

Aufgrund der schwierigen Haushaltslage wurden für 2026 nur kleinere Maßnahmen angemeldet, bei denen dringender Handlungsbedarf aufgrund der Verkehrssicherheit besteht.

- 300.000 EUR Knoten Friedhofsallee, Krempelsdorfer Allee, Stockelsdorfer Straße
- 150.000 EUR Knoten Moislinger Allee, Buntekuhweg
- 300.000 EUR Fackenburger Allee
- 400.000 EUR Bei der Lohmühle
- 280.000 EUR Ziegelteller

Maßnahmen ab dem Jahr 2027:

Ab 2027 könnten bei einem entsprechenden Haushalt diverse Maßnahmen umgesetzt werden. Die Reihenfolge ist dabei mit den Ver- und Entsorgern abzustimmen.
Hier hat sich in den letzten Jahren des Masterplans 2021 bis 2025 gezeigt, dass ein statischer Plan zunehmend schwieriger in der Umsetzung wird.
Der Breitbandausbau nimmt zu, das Strom- und Fernwärmenetz wird weiter ausgebaut.
Der Umbau des Kanalnetzes vom Misch- auf Trennsysteme ist noch nicht abgeschlossen und als neue Herausforderung kommt die Reinigung des Regenwassers hinzu.
All diese Punkte sorgen dafür, dass die Abstimmung zwischen dem Straßenbau und den Ver- und Entsorgern immer komplexer wird.
Bei der Sortierung der Maßnahmen ist somit mehr Flexibilität gefordert als früher. Die Hansestadt Lübeck hat sich hierzu frühzeitig gut aufgestellt und ermöglicht eine frühzeitige Koordinierung über die Leitstelle Verkehrsflussmanagement. Mögliche Synergieeffekte werden so versucht zu heben, um so die Einschränkungen für die Bürger:innen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und mögliche Kosteneinsparungen zu generieren.

Mögliche Straßenbaumaßnahmen der nächsten Jahre:

- Kronsforder Allee
- Fackenburger Allee
- Dummersdorfer Straße
- Heiweg
- Beethovenstraße
- Dornbreite
- Forstmeister Weg
- Edelsteinstraße

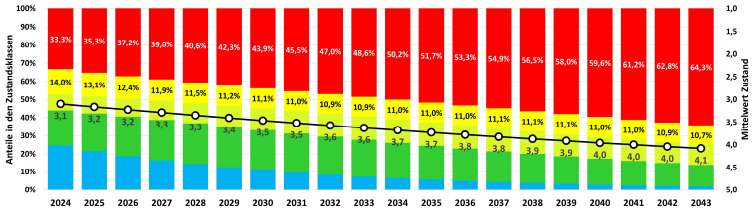
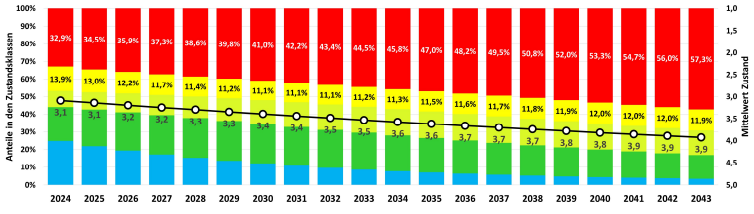
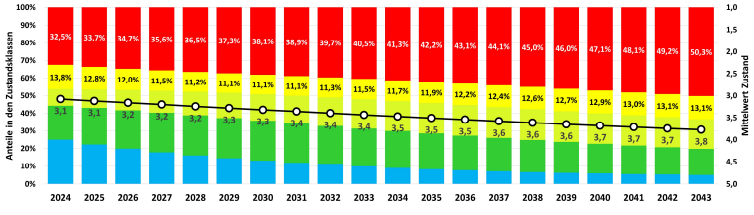
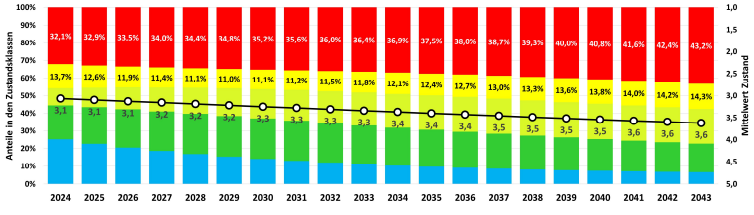
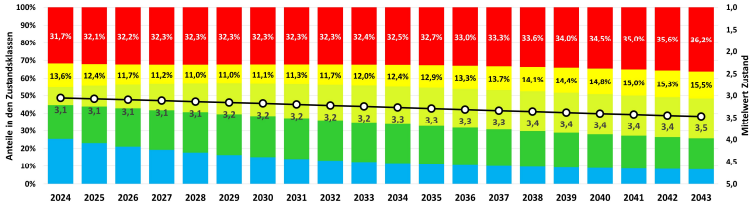
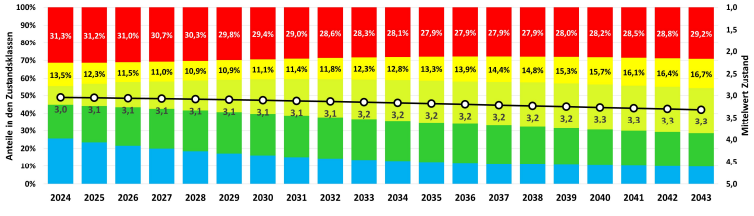
Anlagen:

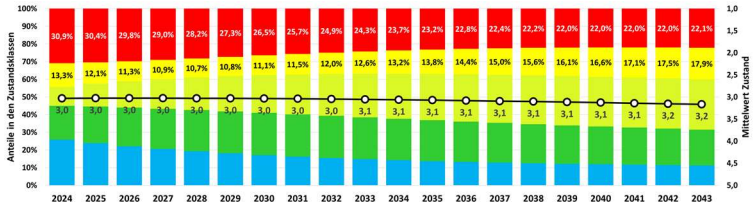
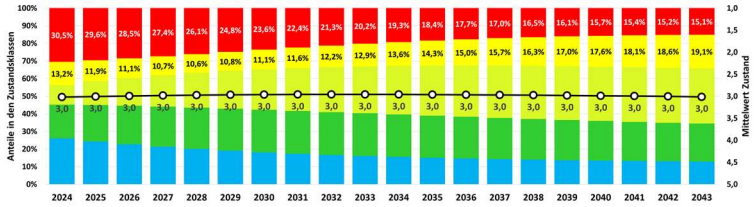
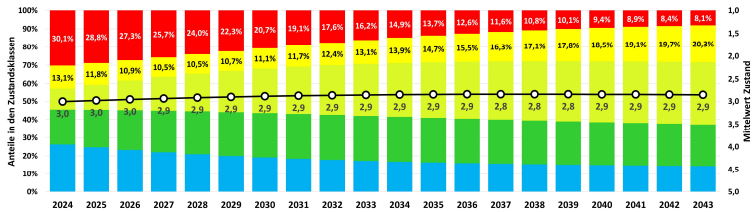
Anlage 1 Budgetszenario
Anlage 2 Präsentation Straßensanierungsverfahren
Anlage 3 Präsentation ZEB

Senatorin Joanna Hagen

Budgetszenarien Vorbehaltsnetz

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltsnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr			
1 Mio. € / Jahr			
2 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
4 Mio. € / Jahr			
5 Mio. € / Jahr			

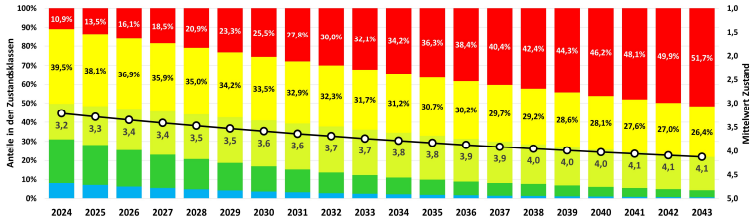
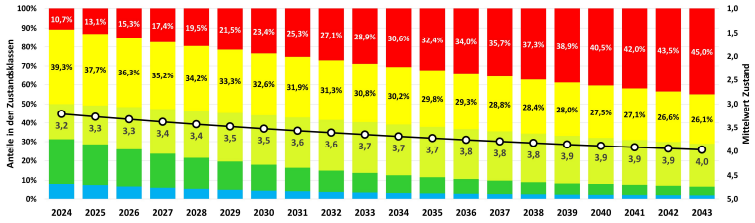
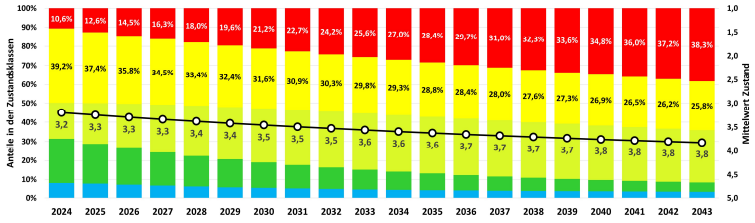
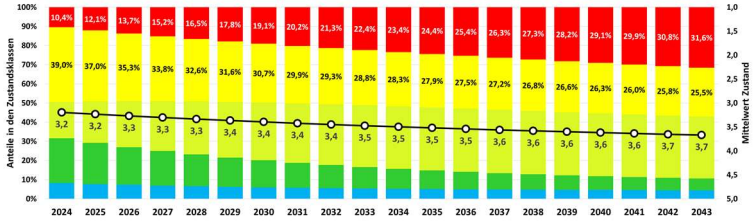
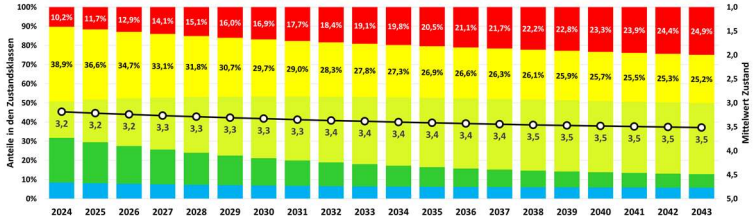
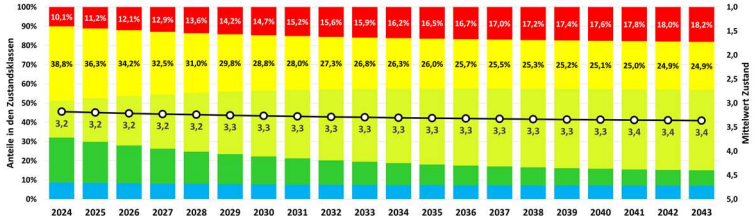
Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			
8 Mio. € / Jahr			

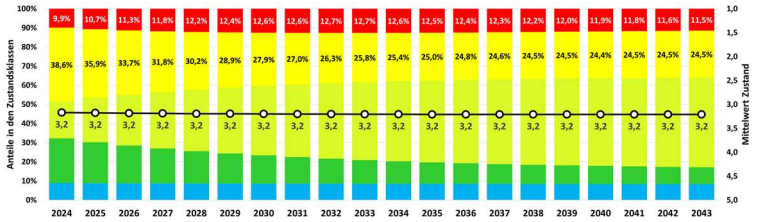
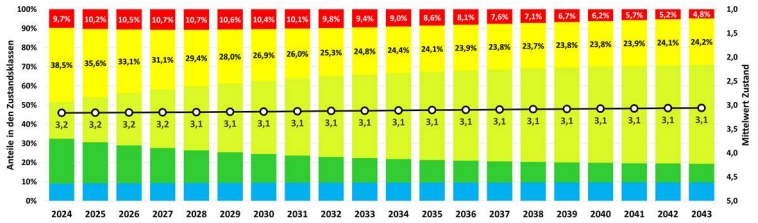
Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.

Budgetszenarien Nebenstraßen

In den folgenden Diagrammen werden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf die Zustandsverteilung des Vorbehaltsnetzes dargestellt.

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
0 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
2 Mio. € / Jahr			
3 Mio. € / Jahr			
4 Mio. € / Jahr			
5 Mio. € / Jahr			

Szenario	Zustandsentwicklung Substanzwert (Oberfläche)	Anteile über Warn- bzw. Schwellen-wert	Mittelwert Zustand
6 Mio. € / Jahr			
7 Mio. € / Jahr			

Um den aufgelaufenen Erhaltungsrückstand im Betrachtungszeitraum spürbar abzubauen, ist ein jährliches Budget von mindestens 6 Mio. € erforderlich.

Hinweis: Der Prognose liegen heutige Kosten zugrunde. Für die Folgejahre ist zusätzlich eine schwer kalkulierbare Kostensteigerung (Teuerung) zu berücksichtigen.

Straßensanierungsverfahren

in Asphaltbauweise

Straßensanierungsverfahren

Inhalt

1. Begriffsbestimmung
2. DSK
3. Deckschichtenerneuerung
4. Deckenerneuerung
5. Grundhafte Sanierung
6. Kosten und Zeitaufwand
7. Erwartete Lebensdauer

Begriffsbestimmung

Bauliche Erhaltung

Instandhaltung
- **punktuelle/kleinflächige Maßnahmen (Substanzerhalt)**
  z.B. Verfüllen von Rissen

Instandsetzung
- **großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Substanzerhalt oder Verbesserung der Oberflächeneigenschaften)**
  z.B. DSK, Deckschichtenerneuerung

Erneuerung
- **großflächig, gesamte Fahrstreifenbreite (Wiederherstellung des Gebrauchswerts)**
  z.B. Deckenerneuerung, Grundhafte Sanierung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise (DSK)

Zustandsmerkmale
(nach ZTV BEA-StB):

Ebenheit
- Verformung (in Querprofilen)

Griffigkeit
- Bindemittelanreicherung
- polierte Kornoberfläche

Substanzmängel
- Netzrisse
- Flickstellen
- Ausmagerung
- Kornausbrüche

906 von 929 in Zusammenstellung

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

Einbau:

Asphaltmischgut
- DSK 8
- DSK 5
- DSK 3 (BK 1,8 bis BK 0,3)

Unterlage
- Unebenheiten ≤ 10 mm

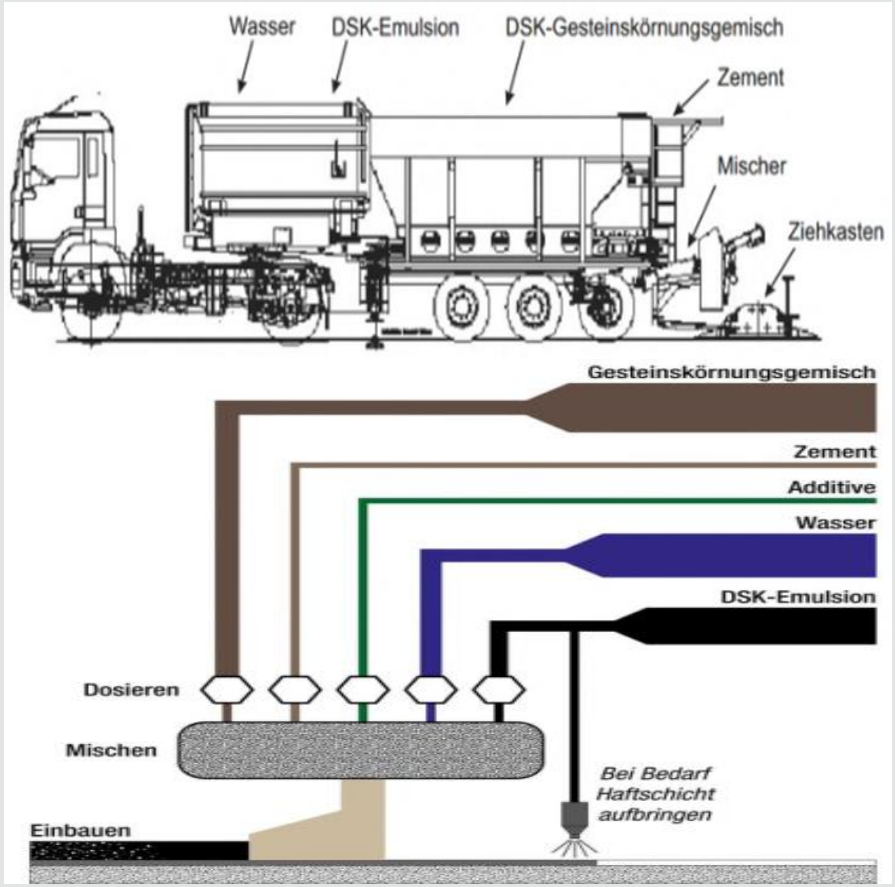
Ausführung
- Zweischichtig
  (1. Schicht = Profilausgleich)
- Anfang April bis Mitte Oktober
- Temperatur der Unterlage ≥ 5 °C

Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

Einbau:

Einbaumenge
- **Nach ZTV BEA-StB ca. 20 kg/m²**
- **nach Erfahrung ca. 40 kg/m²**

Tagesleistung (Einbau)
- **Innerstädtisch 3000 m²**
- **Außerstädtisch 6000 m²**



Deckschichterneuerung

Ersatz einer Asphaltdeckschicht

Zustandsmerkmale
- Verformung
- Bindemittelanreicherung
- profilierte Kornoberfläche
- Substanzmängel
- Häufige Einzelrisse

Anwendung
- Wenn Mängel und Schäden allein auf Asphaltdeckschicht begrenzt
- Wenn keine Eignung anderer Instandsetzungsverfahren
- Angabe von festen Höhenvorgaben (z.B. Einbauten, Randeinfassung)

Ausführung
1. vorh. Asphaltdeckschicht fräsen
2. Neueinbau Asphaltdeckschicht

909 von 929 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)

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

911 von 929 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		

912 von 929 in Zusammenstellung

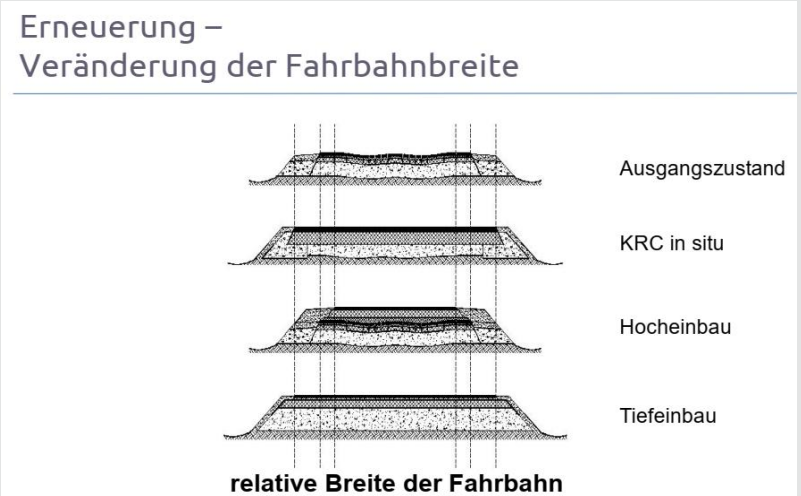
Deckenerneuerung

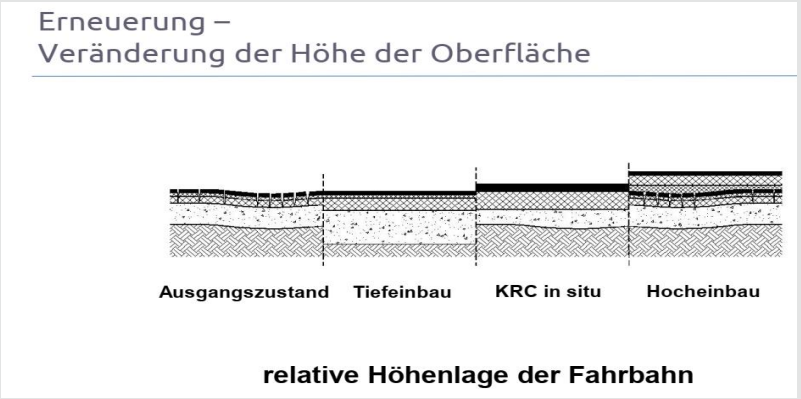
Maßnahmen

- 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





913 von 929 in Zusammenstellung

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

915 von 929 in Zusammenstellung

Kosten und Zeitaufwand

Beispiel
- Geniner Dorfstraße
- Bau von 6000m²
- gleiche Voraussetzungen, unterschiedliche Verfahren

Sanierungsverfahren	Kosten /m²	Zeitaufwand
DSK	21 €	2 Werktage
Deckschicht	35 €	7 Werktage
Deck- und Binder	110 €	14 Werktage
Grundhaft	250 €	60 Werktage

Erwartete Lebensdauer

Unter idealer Voraussetzung
- z.B. Jahreszeit, Wetter, Temperatur

Sanierungsverfahren	Lebensdauer
DSK	5 – 7 Jahre
Deckschichterneuerung	10 Jahre
Deckenerneuerung	15 Jahre
Grundhafte Sanierung	Bis zu 35 Jahre

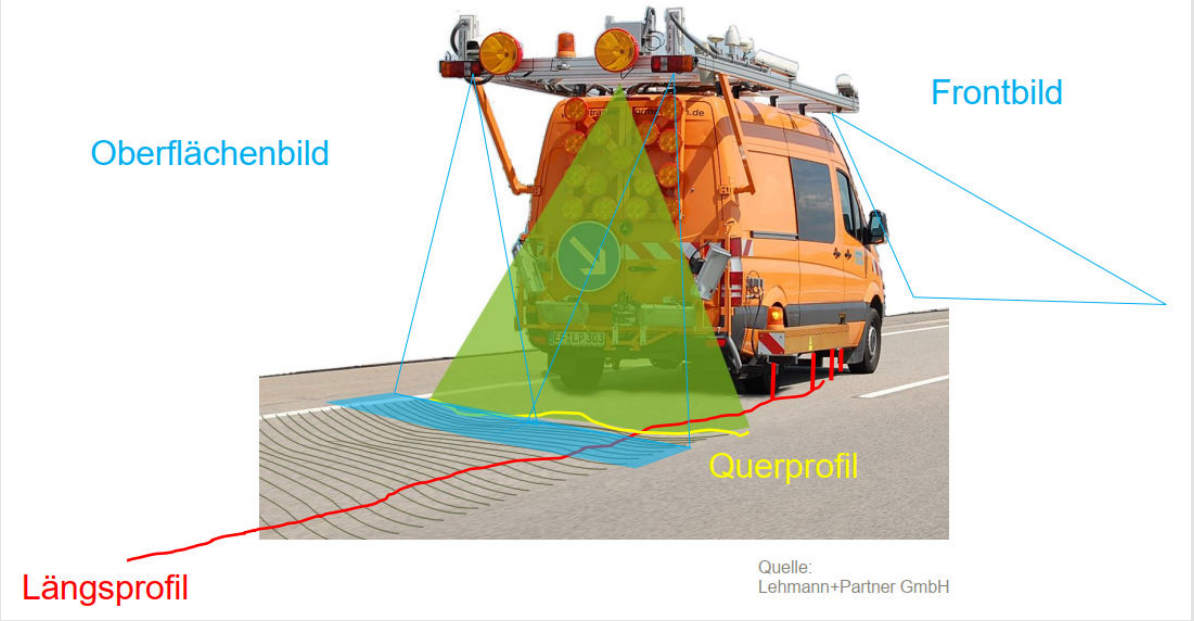
917 von 929 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

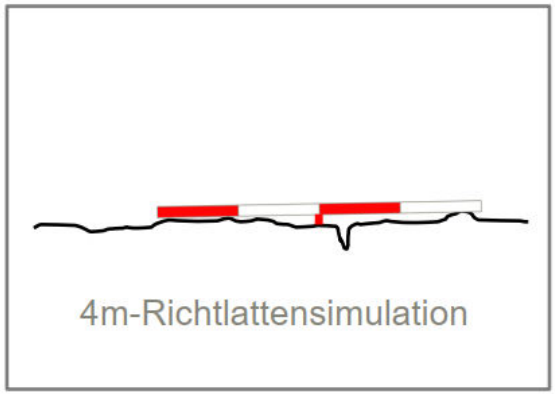
Zustandserfassung

Vorbehalts- und Nebenstraßen in Lübeck

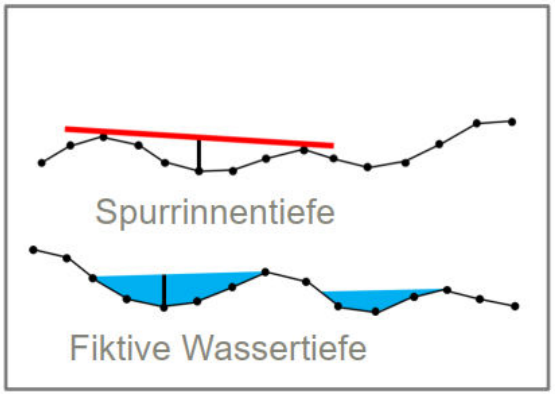
Zustandserfassung



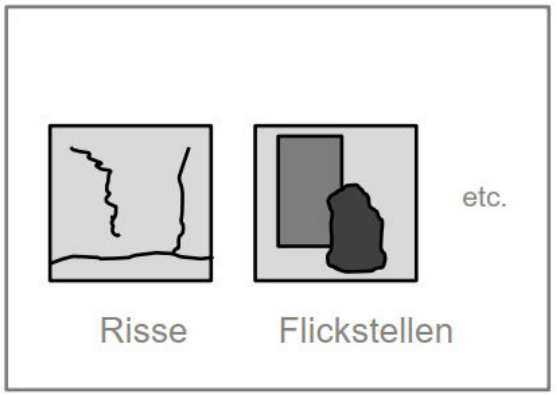
Längsebenheit



Querebenheit

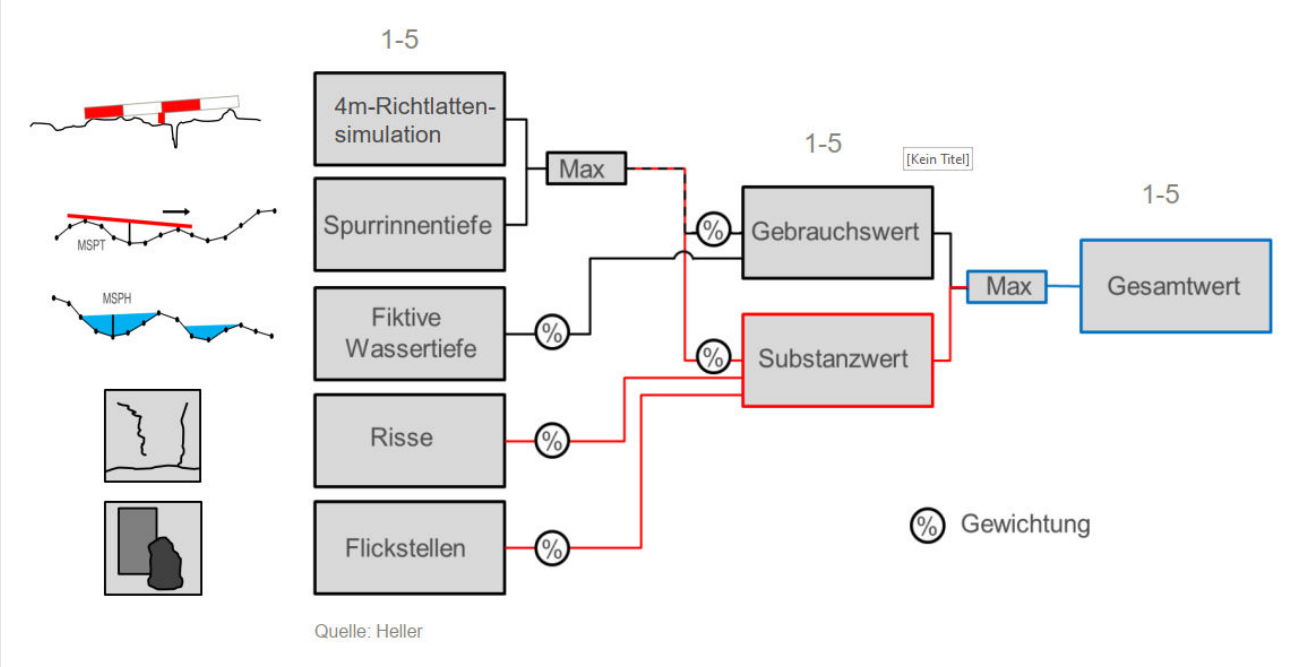


Substanzmerkmale (Oberfläche)



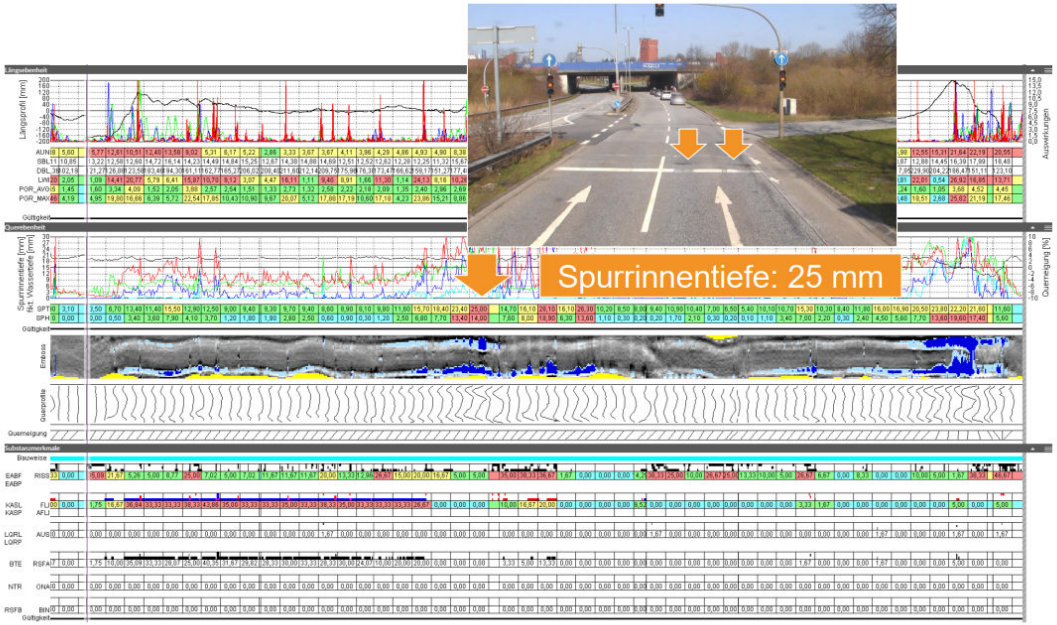
Quelle: Heller

Zustandsbewertung

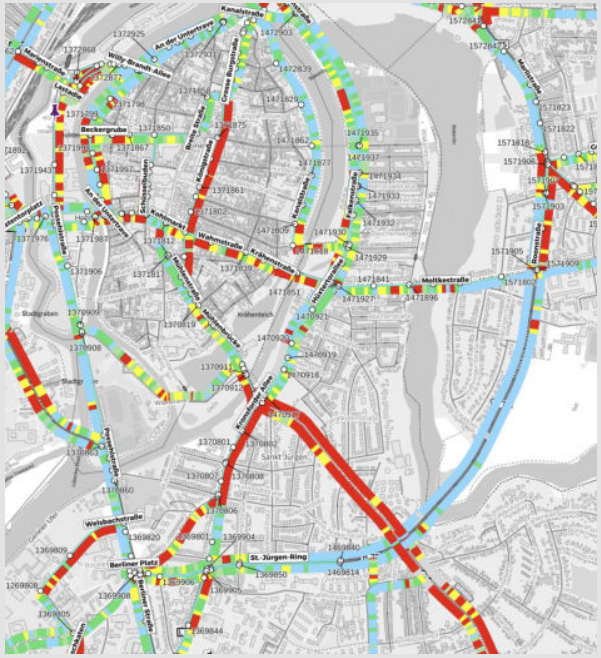


Quelle: Heller

ZEB - Daten



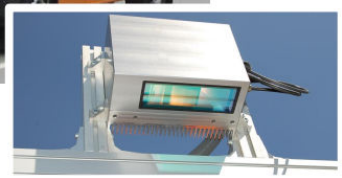
Substanzwert (Oberfläche) und Gebrauchswert



messtechnisch bewertete Zustandsabschnitte [%]

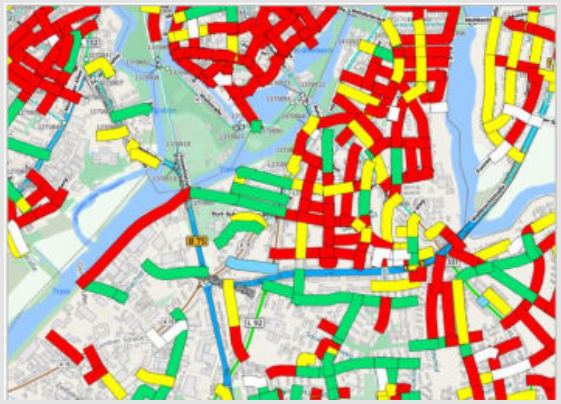
1,00 - 1,49	besser als 1,5-Wert
1,50 - 2,49	1,5-Wert überschritten
2,50 - 3,49	2,5-Wert überschritten
3,50 - 4,49	Warnwert überschritten
4,50 - 5,00	Schwellenwert überschritten
keine gültigen Zustandswerte vorhanden	

Visuelle Bewertung der Nebenstraßen



Quelle:
Lehmann+Partner GmbH

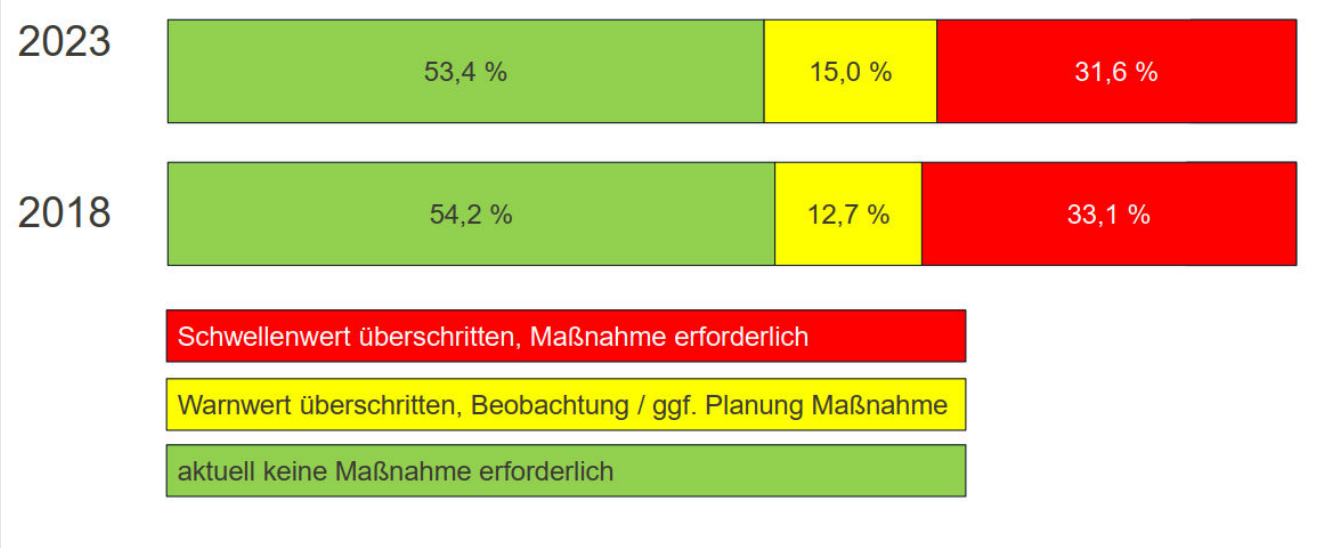
Bewertung Substanzerhalt und Befahrbarkeit



Visuell bewertete zustandshomogene Erhaltungsabschnitte [%]

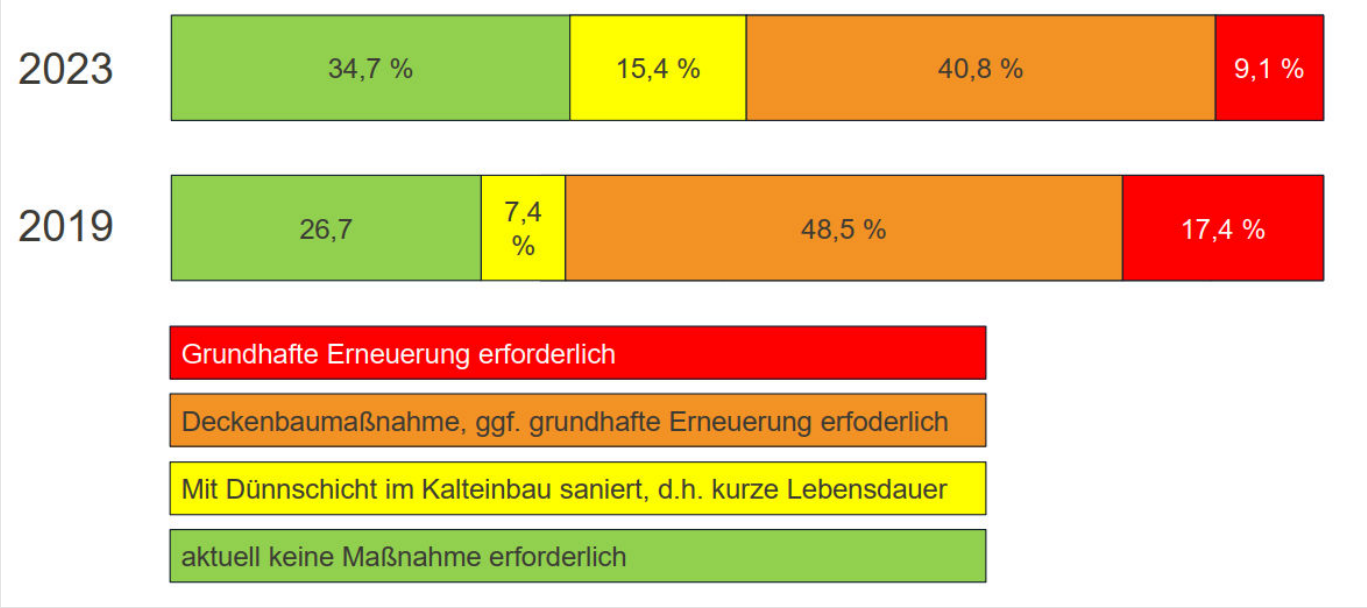
Zustand der Vorbehaltsstraßen

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.