



**T A G E S O R D N U N G**  
19. Sitzung des Hauptausschusses

**Termin: Dienstag, 13.08.2019, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung	
2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.06.2019 <i>Liegt vor.</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Entwurf des Ausschreibungstextes der Leitung des Gesundheitsamtes	<b>VO/2019/07925</b>
3.2.	Sitzungstermine des Hauptausschusses 2020	<b>VO/2019/07870</b>
3.3.	Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fluktuation <i>Zurückgestellt am 07.05.19</i>	<b>VO/2019/07467</b>
3.3.1.	Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fluktuation	<b>VO/2019/07467-01</b>
3.4.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (Bündnis 90 / Die Grünen): Technische Ausstattung der Verwaltung <i>Zurückgestellt am 21.05.19</i>	<b>VO/2019/07549</b>
3.4.1.	Antwort auf Anfrage des AM Thorsten Fürter (VO/2019/07549) betr. Technische Ausstattung der Verwaltung	<b>VO/2019/07757</b>
3.5.	Anfrage des stellv. AM Axel Flasbarth (Bündnis 90 / Die Grünen): Grundstücksgeschäft am ZOB, St. Lorenz Süd <i>Zurückgestellt am 23.04.19</i>	<b>VO/2019/07510</b>
3.5.1.	Beantwortung Anfrage des stellv. AM Axel Flasbarth (Bündnis 90/ Die Grünen) : Grundstücksgeschäft am ZOB, St. Lorenz Süd	<b>VO/2019/07510-01</b>
3.6.	Antwort auf die Anfrage des Herrn AM Prieur (CDU) betr. Sicherungsmaßnahmen an Schulgebäuden <i>Zurückgestellt am 18.06.19</i>	<b>VO/2019/07768</b>
3.7.	Antwort auf Anfrage AM Prieur (CDU) betr. Nutzung der	<b>VO/2019/07854</b>

	dienstl. E-Mail-Adressen	
3.8.	Antwort auf die Anfragen von Herrn AM Dr. Flasbarth betr. Logistikhallen am Skandinavienkai	<b>VO/2019/07881</b>
3.9.	Mündl. Antwort betr. Besetzung der Unfallkommission (Sen. Hagen) (Anfrage von AM Rathcke vom 04.06.19)	
3.10.	Mündl. Antwort betr. ausgemusterte Sitzbänke aus Grünanlagen (Sen. Hagen) (Anfrage von AM Stolzenberg vom 04.06.19)	
3.11.	Anfrage der AM Thorsten Fürter und Birte Duggen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Geschlechterverhältnis bei Aufsichtsratsvorsitzen der städtischen Gesellschaften	<b>VO/2019/07945</b>
3.12.	Anfrage der AM Duggen/Flasbarth/Fürter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Verwendung der Passat als Logo	<b>VO/2019/07980</b>
4.	Berichte	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Mobilitätskonzept Travemünde <i>Zurückgestellt am 04.06.19</i>	<b>VO/2019/07291</b>
5.1.1.	Änderungsantrag des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde" <i>Zurückgestellt am 04.06.19</i>	<b>VO/2019/07291-02</b>
5.2.	Vorgaben Wettbewerb Schlachthof <i>Zurückgestellt am 04.06.19</i>	<b>VO/2019/07765</b>
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	SPD, CDU, Grüne, FW&GAL; BM Möller: AT zu "Transparenz bei Löhnen für mehr Lohngerechtigkeit - Gendermonitoring bei städt. Beteiligungsgesellschaften" <i>Der Antrag wurde in der Sitzung der Bürgerschaft am 20.06.19 abschließend an den Hauptausschuss überwiesen.</i>	<b>VO/2019/07812-01</b>
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	Antrag von AM Prieur (CDU) und AM Petereit (SPD): Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit	<b>VO/2019/07953</b>
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

--	--	--

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.06.2019	
	<i>Liegt vor.</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
13.1.	Mündl. Bericht betr. Aktuelle Entwicklung LHG	
13.2.	Einführung eines zentralen Forderungsmanagements	<b>VO/2019/07873</b>
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Ausschreibung eines Rahmenvertrages für Büromöbel für die Bereiche und sonstigen Einrichtungen der Hansestadt Lübeck	<b>VO/2019/07928</b>
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 19. Sitzung des Hauptausschusses

---

**Sitzungstermin:** Dienstag, 13.08.2019, 16:30 Uhr

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

---

Öffentlicher Teil:

3.6.	Austauschvorlage zur VO/2019/07768 - Antwort auf die Anfrage des Herrn AM Prieur (CDU) betr. Sicherungsmaßnahmen an Schulgebäuden	<b>VO/2019/07971</b>
3.13.	Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zur Landstromanlage im Hafen	<b>VO/2019/07988</b>
3.14.	Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Digitalstrategie	<b>VO/2019/07998</b>
3.15.	Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen): Abschaffung der Straßenausbaubeiträge	<b>VO/2019/08010</b>
7.1.1.	Änderungsantrag des stellv. AM Heiko Steffen (AfD) zu VO/2019/07953 "Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit"	<b>VO/2019/07953-01</b>

**► Nr. VO/2019/07925  
öffentlich**

Lübeck, 16.07.2019

Bearbeitung: Andre Husse (E-Mail: [andre.husse@luebeck.de](mailto:andre.husse@luebeck.de) Telefon: 122-1183)**Entwurf des Ausschreibungstextes der Leitung des Gesundheitsamtes**

Das Weltkulturerbe Hansestadt Lübeck (ca. 220.000 Einwohner:innen) mit seinem direkt am Meer gelegenen Ortsteil Travemünde heißt Sie herzlich willkommen.

Für unseren Bereich Gesundheitsamt suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine engagierte und leistungsfähige

**Leitung des Gesundheitsamtes**

Sie handeln entscheidungsfreudig und zielorientiert unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte und arbeiten konstruktiv und vertrauensvoll mit Ihren Mitarbeiter:innen sowie Ihren Vorgesetzten zusammen? Dann könnten Sie die richtige Person für diese Stelle sein.

**Ihr zukünftiges Aufgabengebiet umfasst im Wesentlichen:**

- Leitung des Bereichs Gesundheitsamt
- Dienst- und Fachaufsicht für das gesamte Gesundheitsamt
- Vertretung des Bereiches gegenüber Verwaltungsführung und Politik
- Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere Information gegenüber der Bevölkerung zu Fragen des Gesundheitsschutzes und der gesundheitlichen Prävention
- Medizinischer Katastrophenschutz
- Gewährleistungsträger für hoheitliche Aufgaben, insbesondere Infektionsschutz, Maßnahmen nach dem PsychKG, Bestattungen, Schuleingangsuntersuchungen, Zahnärztliche Reihenuntersuchungen, Katastrophenschutz, Gesundheitsdienst, Hafen- und Flughafenärztlichen Dienst
- Personal- und Qualitätsmanagement

**Ihre Voraussetzungen für die erfolgreiche Wahrnehmung dieser Aufgaben sind:**

- ein erfolgreich abgeschlossenes Studium der Medizin (Staatsexamen) und Approbation als Ärztin / Arzt
- mindestens 3-jährige klinische Erfahrung
- Fachärztin / Facharzt für Öffentliches Gesundheitswesen bzw. die Bereitschaft diese Weiterbildung kurzfristig zu absolvieren
- die Fähigkeit zu selbständigem Arbeiten und konzeptionellem Denken
- eine ausgeprägte Entschluss- und Überzeugungskraft sowie Durchsetzungsvermögen
- die Bereitschaft zu fortlaufenden Weiterqualifikation
- besonderes Interesse an dem breitgefächerten Aufgabengebiet im Öffentlichen Gesundheitswesen als Dienstleistung
- die Fähigkeit zu komplexem und vernetztem Denken

- ausgeprägte Urteilsfähigkeit und Zielorientierung
- Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit, auch in der Zusammenarbeit mit anderen Institutionen (z.B. Kliniken) und anderen Behörden
- Konflikt- und Kritikfähigkeit zur Implementierung und Optimierung von Prozessen
- Planungs-, Beteiligungs- und Umsetzungskompetenz
- Fachkompetenz und Einfühlungsvermögen in die unterschiedlichen Bereiche des Gesundheitsamtes
- Gestaltungswillen und Lust an Personalführung

#### **Wir bieten Ihnen:**

- ein attraktives und vielseitiges Aufgabengebiet mit aktiven Gestaltungsspielräumen
- flexible und familienfreundliche Arbeitszeiten
- vielfältige Fortbildungsmöglichkeiten im verwaltungseigenen Fortbildungszentrum oder bei außerstädtischen Anbietern
- eine unbefristete Beschäftigung im öffentlichen Dienst bzw. die Übernahme in das Beamtenverhältnis bei Vorliegen der laufbahnrechtlichen Voraussetzungen
- ein gut aufgestelltes Gesundheitsmanagement
- die Möglichkeit einer Nebentätigkeit

Wir arbeiten in multiprofessionellen Teams mit Ärzt:innen, Sozialarbeiter:innen, Zahn-/Medizinischen Fachangestellten, Hygienefachkräften und Verwaltungsfachkräften.

Es wird derzeit eine Untersuchung zur Geschäftsprozessoptimierung vorbereitet. Die Begleitung und Umsetzung der Ergebnisse wird anfänglich ein wesentlicher Bestandteil ihrer künftigen Arbeit sein.

Es handelt sich um eine Vollzeitstelle; bei Vorliegen der laufbahnrechtlichen Voraussetzungen ist die Verleihung eines Amtes der Besoldungsgruppe A 16 SHBesG möglich. Bewerben Sie sich gerne auch, wenn Sie die Voraussetzungen für eine Verbeamtung nicht erfüllen oder eine Verbeamtung nicht anstreben. Die Einstellung erfolgt in diesem Fall in einem Tarifbeschäftigungsverhältnis.

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern auf der Grundlage des Frauenförderplans. Da die Hansestadt Lübeck eine Erhöhung des Frauenanteils anstrebt, werden qualifizierte Frauen ausdrücklich aufgefordert, sich zu bewerben.

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

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

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

Bitte bewerben Sie sich bis **27. September 2019** über das Online-Bewerbungsportal [www.interamt.de](http://www.interamt.de). Dort können Sie Ihre Bewerbung mit vollständigen Nachweisen unter der **Stellenangebots-ID 522451** einstellen.

**Im Rahmen des Auswahlverfahrens ist ein Assessment-Center am 13 und 14. November 2019 vorgesehen.** Wir bitten die Bewerber:innen, sich diese Tage frei zu halten.

Die Besetzung der Stelle wird zum 01.04.2020 angestrebt, um den Wissenstransfer mit dem derzeitigen Leiter des Gesundheitsamtes zu gewährleisten.

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

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

Als Ansprechpartner für fachbezogene Fragen steht Ihnen Herr Dr. Hamschmidt, Telefon 0451 – 122 – 5300 zur Verfügung. In personalwirtschaftlichen Angelegenheiten wenden Sie sich bitte an Herrn Husse, Bereich Personal- und Organisationservice, Telefon 0451 – 122 - 1183..



► **Nr. VO/2019/07870**  
**öffentlich**

**Lübeck, 25.06.2019**

**Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: [kristina.wittig@luebeck.de](mailto:kristina.wittig@luebeck.de) Telefon: 122-1023)**

## **Sitzungstermine des Hauptausschusses 2020**

Die beigefügte Übersicht mit den geplanten Sitzungsterminen für das Jahr 2020 wird dem Hauptausschuss zur Kenntnis und Zustimmung vorgelegt.

<b>Sitzungstermine des Hauptausschusses 2020</b>
--

**Januar:**

Dienstag, 28. Januar 2020

Bürgerschaft 30. Januar 2020

**Februar:**

Dienstag, 11. Februar 2020

Dienstag, 25. Februar 2020

Bürgerschaft 27. Februar 2020

**März:**

Dienstag, 10. März 2020

Dienstag, 24. März 2020

Bürgerschaft 26. März 2020

<b>Osterferien vom 30. März bis 17. April 2020 Im April findet keine Bürgerschaftssitzung statt !</b>
---

**April:**

Dienstag, 28. April 2020

**Mai:**

Dienstag, 12. Mai 2020

Dienstag, 26. Mai 2020

Bürgerschaft 28. Mai 2020

**Juni:**

Dienstag, 09. Juni 2020

Dienstag, 23. Juni 2020

Bürgerschaft 25. Juni 2020

- 2 -

**Sommerferien vom 29. Juni bis 08. August 2020  
Im Juli findet keine Bürgerschaftssitzung statt !**

**August:**

Dienstag, 11. August 2020

Dienstag, 25. August 2020

Bürgerschaft 27. August 2020

**September:**

Dienstag, 08. September 2020

Dienstag, 22. September 2020

Bürgerschaft 24. September 2020

**Herbstferien vom 05. bis 17. Oktober 2020  
Im Oktober findet keine Bürgerschaftssitzung statt !**

**Oktober:**

Dienstag, 27. Oktober 2020

**November:**

Dienstag, 10 November 2020

Dienstag, 24. November 2020

Bürgerschaft 26. November 2020

**Dezember:**

Dienstag, 08. Dezember 2020

**Weihnachtsferien vom 23.12. bis 06.01.2021  
Im Dezember findet keine Bürgerschaftssitzung statt !**

► **Nr. VO/2019/07467**  
**öffentlich**

**Lübeck, 04.04.2019**

## **Anfrage**

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

### **Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fluktuation**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.04.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

In der Hauptausschusssitzung am 26.03.2019 hat der Vorsitzende des Personalrates des Fachbereichs 3 zur Diskussion der Raumsituation des Fachbereichs 3 geäußert, dass eine Verbesserung dringend notwendig sei, weil viele Mitarbeiter den Fachbereich 3 verlassen würden. Eine verbesserte Raumsituation helfe bei der Generierung von Personal.

Anlässlich dieser Angabe frage ich den Bürgermeister:

Wie hoch ist die Fluktuation des Personals bei der Hansestadt Lübeck im Zeitraum 01.01.2014 bis 31.12.2018 (**bitte jeweils nach Kalenderjahren je Fachbereich und insgesamt aufgliedert angeben**)?

- a) Wie viele Beschäftigte haben den jeweiligen Fachbereich wegen einer internen Bewerbung/eines internen Wechsels in einen anderen Fachbereich verlassen?
- b) Bitte stellen Sie die Wechselbewegungen zwischen den Fachbereichen dar.
- c) Wie viele Beschäftigte haben ihr Arbeitsverhältnis bei der Stadt gekündigt?
- d) Wie viele Aufhebungsverträge wurden geschlossen?
- e) Wie viele geplante Abgänge gab es (Renteneintritt, Pensionierung, Ende befristeter Verträge, etc.)?
- f) Wie hoch ist die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten bei der Stadt und je Fachbereich (Berechnung: durchschnittliche Zahl der Beschäftigten = Personalbestand zu Beginn der Periode 01.01. – Anzahl der Abgänge + Anzahl der Zugänge im Laufe des Jahres)?
- g) Über welche Erkenntnisse verfügt der Bürgermeister bezüglich der Grün-

de für eine Fluktuation, die nicht durch planmäßige Beendigungen (Renteneintritt, etc.) hervorgerufen sind? Werden diese Gründe erfasst und systematisch ausgewertet? Welche Erkenntnisse hat der Bürgermeister über persönliche Merkmale dieses Personenkreises (etwa ihr Alter, ihr Geschlecht oder ihren formalen Bildungsabschluss)?

**Begründung:**

Erfolgt mündlich.

**Anlagen :**



► **Nr. VO/2019/07467-01**  
öffentlich

Lübeck, 15.05.2019

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
1.110 - Personal- und Organisationservice

**Bearbeitung:** Petra Harbort (E-Mail: [petra.harbort@luebeck.de](mailto:petra.harbort@luebeck.de) Telefon: 122-1157)

## Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fluktuation

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.06.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Anfrage des Ausschussmitglieds Birte Duggen (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN): Fluktuation

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: entfällt  
Ergebnis:

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

- Ja  
 Nein  
da, der Personenkreis nicht direkt von der  
Maßnahme betroffen ist.

Die Maßnahme ist:

- neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Antwort:**

**Gefragt wurde nach der Höhe der Fluktuation des Personals bei der Hansestadt Lübeck im Zeitraum 01.01.2014 bis 31.12.2018 (jeweils nach Kalenderjahren je Fachbereich und insgesamt aufgliedert)**

Bei der Beantwortung der Fragen wurden die Zahlen der städtischen Sondervermögen wie z.B. SeniorInneneinrichtungen, Entsorgungsbetriebe Lübeck nicht einbezogen, da die Fragen auf Wechsel zwischen den Fachbereichen sowie dortige Zu- und Abgänge abzielen.

Bei den Fragen c) bis f) konnten nur die Jahre 2015 bis 2018 einbezogen werden, da die Daten für das Jahr 2014 noch mit einer anderen Software und weniger detailliert in Bezug auf die Fragestellung der Fluktuation erhoben wurden.

Für ausführliche Informationen steht auch der Personalbericht des Jahres 2018 zur Verfügung, der zur Entwicklung des Personalbestandes vielfältige Auswertungen enthält (VO/2018/06688).

a) Wie viele Beschäftigte haben den jeweiligen Fachbereich wegen einer internen Bewerbung/eines internen Wechsels in einen anderen Fachbereich verlassen?

und

b) Bitte stellen Sie die Wechselbewegungen zwischen den Fachbereichen dar:

2014:

		<b>Wechsel aus</b>					
		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>2014</b>						
	<b>FB 1</b>	11	2	3	2	1	<b>19</b>
	<b>FB 2</b>	2	6	1	1	0	<b>10</b>
	<b>FB 3</b>	2	1	14	2	1	<b>20</b>
	<b>FB 4</b>	0	4	1	31	3	<b>39</b>
	<b>FB 5</b>	0	3	1	0	15	<b>19</b>
<b>gesamt</b>		<b>15</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>107</b>

2015:

		<b>Wechsel aus</b>					
		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>2015</b>						
	<b>FB 1</b>	13	4	0	1	1	<b>19</b>
	<b>FB 2</b>	0	16	3	3	1	<b>23</b>
	<b>FB 3</b>	2	3	23	2	0	<b>30</b>
	<b>FB 4</b>	3	3	3	43	2	<b>54</b>
	<b>FB 5</b>	2	1	1	0	31	<b>35</b>
<b>gesamt</b>		<b>20</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>161</b>

2016:

		<b>Wechsel aus</b>					
		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>2016</b>						
	<b>FB 1</b>	6	4	2	1	2	<b>15</b>
	<b>FB 2</b>	6	14	1	7	3	<b>31</b>
	<b>FB 3</b>	1	1	22	1	1	<b>26</b>
	<b>FB 4</b>	0	2	2	35	2	<b>41</b>
	<b>FB 5</b>	1	4	3	0	27	<b>35</b>
<b>gesamt</b>		<b>14</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>44</b>	<b>35</b>	<b>148</b>

2017:

		<b>Wechsel aus</b>					
<b>2017</b>		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>FB 1</b>	11	3	2	1	6	<b>23</b>
	<b>FB 2</b>	1	20	3	4	1	<b>29</b>
	<b>FB 3</b>	0	1	18	0	0	<b>19</b>
	<b>FB 4</b>	2	1	3	34	1	<b>41</b>
	<b>FB 5</b>	0	0	3	1	32	<b>36</b>
	<b>gesamt</b>	<b>14</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>148</b>

2018:

		<b>Wechsel aus</b>					
<b>2018</b>		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>FB 1</b>	19	4	2	3	1	<b>29</b>
	<b>FB 2</b>	0	10	1	3	1	<b>15</b>
	<b>FB 3</b>	4	3	12	1	0	<b>20</b>
	<b>FB 4</b>	1	7	3	31	1	<b>43</b>
	<b>FB 5</b>	0	1	4	0	24	<b>29</b>
	<b>gesamt</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>136</b>

2014 – 2018

		<b>Wechsel aus</b>					
<b>2014 - 2018</b>		<b>FB 1</b>	<b>FB 2</b>	<b>FB 3</b>	<b>FB 4</b>	<b>FB 5</b>	<b>gesamt</b>
<b>Wechsel in</b>	<b>FB 1</b>	60	17	9	8	11	<b>105</b>
	<b>FB 2</b>	9	66	9	18	6	<b>108</b>
	<b>FB 3</b>	9	9	89	6	2	<b>115</b>
	<b>FB 4</b>	6	17	12	174	9	<b>218</b>
	<b>FB 5</b>	3	9	12	1	129	<b>154</b>
	<b>gesamt</b>	<b>87</b>	<b>118</b>	<b>131</b>	<b>207</b>	<b>157</b>	<b>700</b>

c) Wie viele Beschäftigte haben ihr Beschäftigungsverhältnis bei der Stadt gekündigt?

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Gesamt</b>
<b>FB 1</b>	2	4	5	2	13
<b>FB 2</b>	3	2	6	3	14
<b>FB 3</b>	8	9	7	10	34
<b>FB 4</b>	15	19	30	35	99
<b>FB 5</b>	13	6	8	24	51
<b>Gesamt</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>211</b>

d) Wie viele Aufhebungsverträge wurden geschlossen?

	2015	2016	2017	2018	Gesamt
<b>FB 1</b>	0	1	2	2	5
<b>FB 2</b>	0	1	3	0	4
<b>FB 3</b>	1	2	2	3	8
<b>FB 4</b>	3	3	6	9	21
<b>FB 5</b>	1	0	1	2	4
<b>Gesamt</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>41</b>

e) Wie viele geplante Abgänge gab es (Renteneintritt, Pensionierung, befristete Verträge)?

	Austrittsgrund	2015	2016	2017	2018	Gesamt
<b>FB 1</b>	Altersbedingt	12	8	4	14	38
	Ende Zeitvertrag	2	0	2	3	7
<b>FB 2</b>	Altersbedingt	11	5	15	8	39
	Ende Zeitvertrag	3	2	0	2	7
<b>FB 3</b>	Altersbedingt	12	8	13	16	49
	Ende Zeitvertrag	2	2	0	0	4
<b>FB 4</b>	Altersbedingt	17	19	17	27	80
	Ende Zeitvertrag	31	24	19	25	99
<b>FB 5</b>	Altersbedingt	29	24	37	27	117
	Ende Zeitvertrag	10	4	3	6	23
<b>Gesamt</b>	<b>Altersbedingt</b>	<b>81</b>	<b>64</b>	<b>86</b>	<b>92</b>	<b>323</b>
	<b>Ende Zeitvertrag</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>140</b>

f) wie hoch ist die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten bei der Stadt und je Fachbereich am 31.12. des Jahres

	2015	2016	2017	2018
<b>FB 1</b>	418	420	430	441
<b>FB 2</b>	420	434	426	426
<b>FB 3</b>	670	674	692	730
<b>FB 4</b>	955	917	982	1020
<b>FB 5</b>	901	971	985	986
<b>Gesamt</b>	<b>3364</b>	<b>3416</b>	<b>3515</b>	<b>3603</b>

g) Über welche Erkenntnisse verfügt der Bürgermeister bezüglich der Gründe für eine Fluktuation, die nicht durch planmäßige Beendigungen (Renteneintritt, etc.) hervorgerufen sind? Werden diese Gründe erfasst und systematisch ausgewertet? Welche Erkenntnisse hat der Bürgermeister über persönliche Merkmale dieses Personenkreises?

Zu den Gründen der Fluktuation können keine Angaben gemacht werden, da Beschäftigte nicht zur Angabe von Kündigungsgründen verpflichtet sind und eine Datenerfassung daher

hierzu nicht erfolgt. Zu den persönlichen Merkmalen dieses Personenkreises liegen folgende Angaben vor:

Übersicht zur Struktur des Personenkreises mit ungeplanten Austritten:

	Geschlecht		Altersgruppen	Berufsgruppen			
	W	M		Allg. Verw.	Gewerbl.	soz./ pädagog. Berufe.	Sonstige
<b>2015</b>	30	16	61 % unter 40 J.	11	13	15	7
<b>2016</b>	26	21	51 % über 40 J.	17	8	16	6
<b>2017</b>	51	19	51 % unter 40 J.	20	10	33	7
<b>2018</b>	67	23	61 % unter 40 J.	19	22	37	12
<b>Gesamt</b>	<b>174</b>	<b>79</b>		<b>67</b>	<b>53</b>	<b>101</b>	<b>32</b>

**Anlagen :**  
keine

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2019/07549  
öffentlich

Lübeck, 02.05.2019

## Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: [tim-alexander.reclam@luebeck.de](mailto:tim-alexander.reclam@luebeck.de) Telefon: 122-1041)

### Anfrage des AM Thorsten Fürter (Bündnis 90 / Die Grünen): Technische Ausstattung der Verwaltung

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.05.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### Anfrage:

In einem Bericht des Webangebots HL-live unter dem Titel "In Lübecks Ämtern klappern noch die Schreibmaschinen" vom 29. April 2019 (Quelle: <https://www.hl-live.de/aktuell/text.php?id=129756>) nimmt der Bürgermeister u. a. zum Zustand der Büromaschinen der Verwaltung Stellung. In der Verwaltung würden teilweise noch "alte Rechenmaschinen" und "mechanische Schreibmaschinen" eingesetzt.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Bürgermeister:

Wie viele Arbeitsplätze der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung sind mit elektronischen Büromaschinen irgendeiner Art ausgestattet?

Wie viele dieser Arbeitsplätze verfügen statt eines PC über mechanische Schreibmaschinen?

Wie viele Arbeitsplätze sind mit dem aktuellen Betriebssystem Windows 10 ausgestattet?

Wie viele laufen unter dem Betriebssystem

- Windows XP
- Windows 7
- andere (bitte angeben)?

Zu wann plant der Bürgermeister die Umstellung der noch nicht mit Windows 10 ausgestatteten Arbeitsplätze auf die aktuelle Version des Betriebssystems?

Wie viele dieser Arbeitsplätze verfügen über einen Breitbandzugang zum Internet mit mehr als 6 kbit/s?

Stehen den Beschäftigten die Breitbandzugänge auch zu Zwecken der allgemeinen Recherche zur Verfügung? Welche Beschränkungen werden ggf. auferlegt?

**Begründung:**  
Erfolgt mündlich.

**Anlagen :**



► Nr. VO/2019/07757  
öffentlich

Lübeck, 28.05.2019

## Antwort

Verantwortliche Bereiche:  
1.105 - Informationstechnik

Bearbeitung: Lothar Soike (E-Mail: lothar.soike@luebeck.de Telefon: 122-7427)

## Antwort auf Anfrage des AM Thorsten Fürter (VO/2019/07549) betr. Technische Ausstattung der Verwaltung

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.06.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Anfrage des AM T. Fürter (Bündnis 90 / Die Grünen): technische Ausstattung der Verwaltung

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
Ergebnis:

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

Die Maßnahme ist:  neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:  Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Antwort:**

Frage: Wieviele APC sind mit Windows 10 ausgestattet ?

Antwort: zur Zeit keine

Frage: Wieviele laufen unter dem Betriebssystem XP ?

Antwort: keine

Frage: Wieviele laufen unter dem Betriebssystem Windows 7 ?

Antwort: zur Zeit alle, das sind insgesamt ca. 2500 Geräte

Frage: Wieviele laufen unter einem anderen Betriebssystem ?

Antwort: keine

Frage: Zu wann plant der Bürgermeister die Umstellung der noch nicht mit Windows 10 ausgestatteten Arbeitsplätze ?

Antwort: mit Beginn des Jahres 2020 wird die Umstellung sukzessive erfolgen

Frage: Wieviele der APC verfügen über einen Breitbandzugang zum Internet mit mehr als 6kBit/s ?

Antwort: Es sind 2460 APC mit einer Verbindung von mind. 6 Mbit/s und ca. 40 Geräte mit einer Verbindungsrate von weniger als 6 Mbit aber mehr als 6Kbit angeschlossen.

Frage: Stehen den Beschäftigten die Breitbandzugänge auch zu Zwecken der allg. Recherche zur Verfügung ? Welche Beschränkungen werden ggf. auferlegt ?

Antwort: Den Beschäftigten steht ein Internetzugang zu allgemeiner Recherche zur Verfügung. Beschränkungen auf die Nutzung sind durch die Vorschriften der GA-IT vorgesehen.

*(4) Unzulässig ist jede Nutzung des Internetzugangs, die gegen geltende Rechtsvorschriften verstößt oder geeignet ist, den Interessen der Hansestadt Lübeck oder deren Ansehen in der Öffentlichkeit zu schaden oder die Sicherheit der IT-Infrastruktur der Hansestadt Lübeck zu beeinträchtigen. Das gilt vor allem bei Abrufen oder Verbreiten von Inhalten, die gegen persönlichkeitsrechtliche, urheberrechtliche oder strafrechtliche Bestimmungen verstoßen, Abrufen oder Verbreiten von beleidigenden, verleumderischen, verfassungsfeindlichen, rassistischen, sexistischen, gewaltverherrlichenden oder pornografischen Äußerungen oder Abbildungen.*

Außerdem werden Seiten gesperrt, die ein potentielles Datenschutz und / oder Sicherheitsrisiko darstellen.

**Anlagen :**

Bürgermeister Jan Lindenau

► **Nr. VO/2019/07510**  
**öffentlich**

**Lübeck, 18.04.2019**

## Anfrage

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage des stellv. AM Axel Flasbarth (Bündnis 90 / Die Grünen): Grundstücksgeschäft am ZOB, St. Lorenz Süd**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.04.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Die Bürgerschaft hat den Bürgermeister am 18.05.2017 ermächtigt (VO/2017/04949), die Genehmigung zum Eintritt der WKM Development GmbH in den am 04. Oktober 1990 geschlossenen Grundstückskaufvertrag über ein ca. 2463 m<sup>2</sup> großes Grundstück am ZOB zu erteilen.

Auf dieser Basis wurde der o.a. Grundstückskaufvertrag am 29.09.2017 neugefasst mit der WKM Development GbR als kaufender Partei.

Hierzu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten.

- 1) Entgegen der o.a. Ermächtigung der Bürgerschaft ist nicht die WKM Development GmbH sondern die WKM Development GbR (mit der WKM Development GmbH als anteiligem Teilhaber) in den Vertrag eingetreten.

Hatte der Bürgermeister hierfür eine Ermächtigung?

- 2) In der Neufassung des o.a. Vertrages sind ggü. der o.a. Ermächtigung der Bürgerschaft Fristen verändert worden.
  - a. Die Ermächtigung für die Frist zur Einreichung des Bauantrages ist der 30.08.2017. In der Neufassung des o.a. Vertrages wurde jedoch eine Frist bis zum 28.02.2018 eingeräumt.
  - b. Die Ermächtigung für die Zahlungsfrist des Kaufpreises ist der 31.01.2018. In der Neufassung des o.a. Vertrages wurde jedoch eine Frist bis zum 30.04.2018 eingeräumt.

Hatte der Bürgermeister für diese Veränderung der Fristen ggü. dem o.a. Beschluss der Bürgerschaft eine Ermächtigung?

- 3) Die Zahlungsfrist des Kaufpreises in der Neufassung des o.a. Vertrages ist der 30.04.2018. Wann hat der Käufer den Kaufpreis gezahlt?

- 4) Die kaufende Partei verpflichtet sich in der Neufassung des o.a. Vertrages, *„bis um 28.02.2018 einen vollständigen und bescheidungsfähigen Bauantrag für den im Vorwege einvernehmlich mit dem Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck und dem Bereich der Stadtplanung und Bauordnung abgestimmten Hotelneubau einzureichen.“*
- Wann wurde der Bauantrag der WKM Development GbR eingereicht?
  - Die Lübecker Nachrichten berichteten am 25.09.2018 von einer wiederholten Ablehnung des Entwurfs für den Hotelneubau am ZOB durch den Gestaltungsbeirat. Ist der von der WKM Development GbR eingereichte Bauantrag *„im Vorweg einvernehmlich“* mit dem Gestaltungsbeirat abgestimmt worden?
  - War der eingereichte Bauantrag *„vollständig und bescheidungsfähig“*?
- 5) Welche Möglichkeiten sieht der Bürgermeister bei Rücktritt aus dem o.a. Vertrag wg. Nichterfüllung der Verpflichtungen der WKM Development GbR durch Neuausschreibung der Flurgrundstücke eine Verbesserung zu erzielen durch
- Den Bau von Wohnungen anstatt eines Hotels?
  - Die verpflichtende Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs (wie ursprünglich vorgesehen)?
  - Erzielung eines höheren Kaufpreises (der Kaufpreis pro m<sup>2</sup> ist in der Neufassung des o.a. Vertrages von 2017 real um ca. 20% geringer als im ursprünglichen Vertrag von 1990)?
- 6) Warum hat der Bürgermeister die bisherige Nichteinhaltung von Fristen durch die WKM Development GbR – falls vorhanden – nicht zum Rücktritt aus dem Vertrag genutzt?
- 7) Wurde die Baugenehmigung erteilt und wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

**Begründung:**  
Erfolgt mündlich.

**Anlagen :**



► **Nr. VO/2019/07510-01**  
öffentlich

Lübeck, 14.06.2019

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

**Bearbeitung:** Petra Schuppenhauer (E-Mail: [petra.schuppenhauer@luebeck.de](mailto:petra.schuppenhauer@luebeck.de) Telefon: 122-2321)

## Beantwortung Anfrage des stellv. AM Axel Flasbarth (Bündnis 90/Die Grünen) : Grundstücksgeschäft am ZOB, St. Lorenz Süd

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.06.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Anfrage des stellv. AM Axel Flasbarth (Bündnis 90/Die Grünen) bezüglich des Grundstücksgeschäftes am ZOB, St. Lorenz Süd

### **Verfahren:**

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

Ja  
 Nein  
Auswirkungen auf Kinder und/oder Jugendliche sind nicht gegeben.

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Antwort:**

**Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmen des Berichtes VO/2018/05666 ein Großteil der gestellten Fragen bereits beantwortet wurde, werden hier lediglich die Fragen 1, 2 und 7 beantwortet.**

### **Frage 1:**

„ Entgegen der o.a. Ermächtigung der Bürgerschaft ist nicht die WKM Development GmbH sondern die WKM Development GbR (mit der WKM Development GmbH als anteiligem Teilnehmer) in den Vertrag eingetreten.  
Hatte der Bürgermeister hierfür eine Ermächtigung?“

**Antwort:**

Aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 25.05.1967, Drucksache 531, bedarf es u.a. dann keiner neuen Vorlage und Beschlussfassung durch die Bürgerschaft, wenn an Stelle des im Beschluss angegebenen Erwerbers weitere Bewerber zusätzliche Vertragspartner werden. In diesem Fall ist zusätzlich die Hotel ZOB Lübeck GmbH, die mit der WKM Development GmbH eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts gegründet hat, Vertragspartner geworden.

**Frage 2:**

„In der Neufassung des o.g. Vertrages sind ggü. der o.a. Ermächtigung der Bürgerschaft Fristen verändert worden.

a. Die Ermächtigung für die Frist zur Einreichung des Bauantrages ist der 30.08.2017. In der Neufassung des o.a. Vertrages wurde jedoch eine Frist bis zum 28.02.2018 eingeräumt.

b. Die Ermächtigung für die Zahlungsfrist des Kaufpreises ist der 31.01.2018. In der Neufassung des o.a. Vertrages wurde jedoch eine Frist bis zum 30.04.2018 eingeräumt.

Hatte der Bürgermeister für diese Veränderung der Fristen ggü. dem o.a. Beschluss der Bürgerschaft eine Ermächtigung?“

**Antwort:**

Die ursprüngliche Beschlussvorlage mit den genannten Fristen wurde im Februar 2017 mit dem Ziel einer kurzfristigen Beschlussfassung in der Bürgerschaft erstellt. Zu dem Zeitpunkt waren die genannten Fristen für beide Vertragsparteien realistisch und umsetzbar (Frist für die Bauantragstellung, Bearbeitungsdauer im Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Zeitpunkt der Genehmigungserteilung, Kaufpreiszahlung nach Erhalt der Baugenehmigung). Es erfolgte eine zusätzliche Behandlung der Verkaufsvorlage im Bauausschuss und sich daraus ergebend eine Behandlung der Vorlage erst in der Bürgerschaftssitzung im Mai 2017. In der Bürgerschaft wurde die Vorlage mit der Maßgabe beschlossen, dass „der öffentliche Raum im unmittelbaren Umfeld der Bauprojekte so umgestaltet wird, dass sogenannte „Angsträume“ vermieden werden“. Die Kosten dafür sollte der Käufer übernehmen. Diese Maßgaben führten zu weiteren zeitverzögernden Nachverhandlungen. Der Vertrag wurde erst am 29.09.2017 geschlossen. Die ursprünglich für die Einreichung des Bauantrages vorgesehene Frist war zu dem Zeitpunkt bereits abgelaufen und musste angepasst werden. Entsprechend war dann auch die Frist zur Kaufpreiszahlung nach hinten zu verschieben, da dieser zum Zeitpunkt einer möglichen Erteilung der Baugenehmigung gezahlt werden sollte. Es entstand somit eine Verzögerung, die nicht die Käuferin zu vertreten hatte. Der ursprüngliche Zeitplan war nicht mehr zu halten. Bei der Änderung des Zeitplans handelt es sich deshalb in diesem Fall noch um eine unwesentliche Änderung, die von der Verwaltung selbständig vorgenommen werden kann.

**Frage 7:**

„Wurde die Baugenehmigung erteilt und wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?“

**Beantwortung durch den Bereich Stadtplanung und Bauordnung:**

Es wurde bis dato noch keine Baugenehmigung erteilt, da die Antragsunterlagen zur Zeit von Bauherrenseite überarbeitet werden.

**Anlagen :**

Anlage 1 – Bürgerschaftsbeschluss vom 25.05.1967

Senator Sven Schindler

23/I

F. Schuppelhan

An die Herren Sachbearbeiter

Stadtamtmann Roski

Stadtoberinspektor Voß

Stadtoberinspektor Falkner

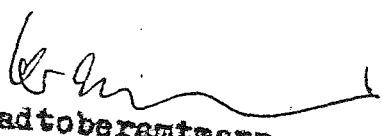
Stadtoberinspektor Kath

Stadtoberinspektor Koch

Stadtoberinspektor Backschat

Stadtinspektor Brommer

Beiliegend wird Ihnen eine Bürgerschaftsvorlage überreicht. Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 25.5.1967 dem Beschlusvorschlag entsprechend beschlossen. Es wird gebeten, in Zukunft dem Bürgerschaftsbeschluss entsprechend zu verfahren.

1 AnlageLübeck, den 30. Mai 1967  
Kr/Co  
Stadtoberamtmann

Der Senat  
der Hansestadt Lübeck

Lübeck, den 26. April 1967

Zu Punkt der Tagesordnung

V o r l a g e

des Senates an die Bürgerschaft

Drucksache Nr. 531

Federführende Verwaltung: Liegenschaftsverwaltung

Berichterstatter: Senator Lewerenz

Gegenstand: Änderung von Vertragsbestimmungen bei Grundstücksgeschäften

Beschlußvorschlag:

Bei folgenden Änderungen der Bedingungen eines Grundstücksvertrages gegenüber den Beschlüssen der Bürgerschaft bedarf es keiner neuen Vorlage und Beschlußfassung, wenn

- 1.) die Vermessung in den Grenzen des vorgelegten Lageplanes erfolgt und sich dabei eine Abweichung von der im Beschluß angegebenen ca-Größe von nicht mehr als 15 % ergibt,
- 2.) der Verlauf der Grenzen des Grundstücks - nicht jedoch dessen allgemeine Lage - gegenüber dem vorgelegten Lageplan geändert wird und diese Änderung
  - a) aus städteplanerischen Gründen erforderlich wird oder
  - b) auf einer Absprache des Erwerbers mit den Grundstücksnachbarn über den Grenzverlauf beruht, ohne daß dabei städtische Interessen wirtschaftlicher oder planerischer Art berührt werden.

Dabei darf die Abweichung von der im Beschluß angegebenen ca-Größe nicht mehr als 15 % betragen,

- 3.) anstelle des im Beschluß angegebenen Erwerbers
  - a) weitere Bewerber zusätzliche Vertragspartner werden,
  - b) eine Firma Vertragspartner wird, deren Alleininhaber oder deren persönlich haftender Gesellschafter einer Personengesellschaft der Erwerber ist; das gleiche gilt für den umgekehrten Fall, oder

- 4.) auf begründeten Antrag des Erwerbers mit Zustimmung des Senators der Liegenschaftsverwaltung von den im Beschluß angegebenen Fälligkeitsterminen bis zu 9 Monaten abgewichen wird, sofern eine angemessene Verzinsung von den im Beschluß angegebenen Fälligkeitsterminen ab vereinbart wird. Das gleiche gilt bis zum Erlaß einer einschlägigen Dienstanweisung für nach Vertragsabschluß beantragte Stundungen.

Begründung: Der Senat hatte die Liegenschaftsverwaltung beauftragt, im Benehmen mit dem Rechtsamt im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung einen Beschlußvorschlag vorzulegen, der bezwecken soll, daß bei bestimmten, unerheblichen Änderungen der Vertragsbestimmungen eines Grundstücksgeschäftes gegenüber dem ursprünglichen Beschluß eine nochmalige Vorlage und Beschlußfassung nicht mehr erforderlich macht.

Zu 1.) - Grundstücksgrößen:

Nach einer früheren Absprache mit dem Rechnungsprüfungsamt sollte eine erneute Beschlußfassung nur dann nicht erforderlich sein, wenn die im Beschlußvorschlag angegebene ca-Größe nach Vermessung um nicht mehr als 10 % überschritten wird. An diese Begrenzung hat sich die Liegenschaftsverwaltung bisher in der Praxis gehalten.

Da jedoch in der Praxis die Differenz in einigen Fällen auch mehr als 10 % der angegebene ca-Größe beträgt, selbst wenn das Grundstück in den Grenzen des vorgelegten Lageplanes vermessen worden ist, erscheint es der Liegenschaftsverwaltung unter dieser Voraussetzung als zweckmäßig und unbedenklich, die Toleranzspanne auf 15 % zu erweitern. Das Rechnungsprüfungsamt hat hiergegen auch keine Bedenken.

Zu 2.) - Änderung der Grundstücksgrenzen gegenüber dem vorgelegten Lageplan:

Bisher hatte die Liegenschaftsverwaltung jede Änderung gegenüber dem vorgelegten Lageplan zur erneuten Beschlußfassung vorgelegt. Sie schlägt vor, daß auch Änderungen der Grenzen - nicht der allgemeinen Lage - des Grundstücks ohne erneute Beschlußfassung von der Verwaltung vorgenommen werden dürfen, wenn die im Beschlußvorschlag aufgeführten Voraussetzungen vorliegen und dadurch die im ursprünglichen Beschlußvorschlag angegebene ca-Größe des Grundstücks um nicht mehr als 15 % überschritten wird.

Zu 3.) - Änderung des Erwerbers bzw. Erbbau-  
berechtigten:

Soweit nach Beschlußfassung ein Antragsteller zusätzlich weitere Personen als Miterwerber oder Miterbbauberechtigte als Vertragspartner wünschte, ist dieses ohne erneute Beschlußfassung durchgeführt worden, weil sich dadurch der Schuldnerkreis zu Gunsten der Stadt vergrößerte. Die Liegenschaftsverwaltung schlägt darüber hinaus vor, daß auch dann von einer erneuten Vorlage und Beschlußfassung abgesehen werden kann, wenn der im bisherigen Beschlußvorschlag angegebene Käufer eines Grundstücks den Vertrag unter seiner Firma, deren Alleininhaber oder deren persönlich haftender Gesellschafter einer Personalgesellschaft er ist, abzuschließen wünscht oder umgekehrt.

Zu 4.) - Änderung der Termine für die  
Kaufpreiszahlungen:

a) Änderung der Fälligkeiten:

Hierbei handelt es sich um eine Abweichung vom ursprünglichen Beschluß, der nach der bisherigen Ansicht des Rechnungsprüfungsamtes stets eines erneuten Beschlusses bedurfte.

b) Hinausschieben der Zahlungstermine durch  
Stundungen:

Nach der bisherigen Absprache mit dem Rechnungsprüfungsamt durfte die Verwaltung nur Stundungen gegen Verzinsung innerhalb eines Rechnungsjahres gewähren. Darüber hinaus gehende Stundungen bedurften mangels einer einschlägigen Dienstanweisung einer besonderen Vorlage und Beschlußfassung.

Zu a) und b):

Das Rechnungsprüfungsamt hat nunmehr keine Bedenken, wenn nach einem entsprechenden Beschluß der Bürgerschaft Änderungen der Fälligkeitstermine bzw. Stundungen von der Verwaltung bis zu 9 Monaten vorgenommen werden.

Verfahren:

1. Ist das Rechtsamt oder der Justitiar beteiligt worden?  
Ja, keine Bedenken.
2. Welche Verwaltungen sind beteiligt?  
Entfällt.

- 3. a) Sind mit der Vorlage finanzielle Auswirkungen verbunden?  
Später jeweils im Einzelfalle durch Erhöhung der  
Kaufpreise bzw. Einnahme von Zinsen.

b) Angabe der Haushaltsstelle: Verschiedene.

4. Beraten im

Niederschrift

Liegenschaftsausschuß am 24.2.67 Nr.10 Pkt.VIII TO Nr.241  
Senat am 12.4.67 Nr.46 Pkt. 18 TO

- 5. Abdruck an: 14 - Rechnungsprüfungsamt  
30 - Rechtsamt

gez. Paul Bromme  
Erster stellv. Bürgermeister  
Senator

gez. Lewerenz  
Senator



► **Nr. VO/2019/07971**  
öffentlich

Lübeck, 01.08.2019

## Antwort

Verantwortliche Bereiche:  
5.651 - Gebäudemanagement

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

### Austauschvorlage zur VO/2019/07768 - Antwort auf die Anfrage des Herrn AM Prieur (CDU) betr. Sicherungsmaßnahmen an Schulgebäuden

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.08.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### Anlass:

Welche Schulgebäude sind aus Sicherheitsgründen eingerüstet, bzw. an welchen Schulgebäuden werden Sicherungsmaßnahmen durchgeführt, ohne das die eigentlichen Schäden beseitigt werden oder deren Beseitigung zeitnah terminiert ist?

Um welche Mängel handelt es sich? Welche Kosten würden die Mängelbeseitigungen verursachen?

Welche Kosten entstehen der Hansestadt zur Zeit monatlich für die Sicherungsmaßnahmen bzw. Gerüste?

Wann ist es geplant, die einzelnen Mängel zu beseitigen, bzw. wie lange sollen die Sicherungsmaßnahmen noch durchgeführt werden?

#### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: keine  
Ergebnis:

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

Ja  
 Nein

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

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Ja (Anlage 1)**Antwort:**Kalandschule

Die Kaland-Schule ist seit 2018 bis ca. 2021 zur Dachsicherung eingerüstet. Für die Schule ist in den kommenden Jahren eine Grundinstandsetzung geplant, deren Umsetzung sich zur Zeit in der Planungsphase befindet.

Die Kosten belaufen sich auf 14.609,31 €/Jahr.

Schule Marli

Die Schule Marli, Heinrichstraße 19-21 in Lübeck ist seit 2016 in Teilen eingerüstet. Im März 2016 wurde eine Dachüberprüfung durch eine Dachdeckerfirma durchgeführt. Auffallend waren am gesamten Dach abgebrochene, verwitterte oder fehlende Dachziegel sowie fehlender Mörtel bei den Graten oder Firsten. Es wurden umgehend Sicherungsmaßnahmen am Dach durchgeführt. Aufgrund wurde der Vielzahl der abgebrochenen Biberschwanzziegel in der Fläche und in den Kehlen wurde empfohlen, weitere Sicherungsmaßnahmen in Form einer Gerüststellung zu veranlassen.

Derzeit wird eine Schadensanalyse für den gesamten Schulstandort durchgeführt, die Ergebnisse werden im Juli 2019 vorliegen. Im Ergebnis ist hinsichtlich der Zustandsbeurteilung des Daches davon auszugehen, dass die komplette Dachfläche neu einzudecken ist. Aufgrund der anschließenden Planungs- und Ausschreibungsphase inkl. vorzuschaltender Vergabeverfahren zur Beauftragung der Fachingenieure wird voraussichtlich im Jahr 2022 mit der Durchführung der Maßnahme begonnen. Die Sicherungsgerüste werden dann inhaltlich zu Baugerüsten, die zur Sanierungsmaßnahme gehören.

Die Kosten für die Gerüststellung zur Sicherung betragen 12.542,15 €/jährlich.

Katharineum

Im Katharineum, Königstr. 27-31 wird seit 2018 eine aufwändige Fenstersanierung im Bereich des Hauptgebäudes an der Königstraße/Hundestraße durchgeführt. Da die Sanierung während des laufenden Schulbetriebes durchgeführt wurde und noch wird, ist sie in Teilabschnitte gegliedert. Hierzu wurden mehrere Bauabschnitte gebildet.

Im Bereich des Gebäudeübergangs zur Hundestraße wurde festgestellt, dass Teile der Steinfassade zu Ausbrüchen neigen und herunterzufallen drohen. Das zur Fenstersanierung aufgestellte Gerüst bleibt für Sicherungsmaßnahmen stehen. Die Baumaßnahme wurde um eine Fassadensanierung erweitert. Bei der Fassadensanierung handelt es sich unter anderem um den Austausch von ca. 3.000 Stück glasierten Formsteinen, die im Vorwege hergestellt werden müssen. Um hier die Kosten zu ermitteln, werden zur Zeit zwei Bereiche als Muster hergestellt. In der zu sanierenden Fassade befinden sich auch auszutauschende Fenster, deren Einbau im Zusammenhang mit den Laibungssanierungen in der Fassade erfolgt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Arbeiten sich mindestens bis in den Herbst 2019 ausdehnen.

Die Vorhaltekosten für das Sicherungs- und Arbeitsgerüst betragen 4.200 € jährlich.

## Niederbüssau

Die Schule Niederbüssau steht unter Denkmalschutz. Das Holztragwerk der Dachkonstruktion weist im Bereich der Mittel- und Firstpfette Schäden auf, die im Rahmen der Verkehrssicherheitsbegehungen als standsicherheitsrelevant eingestuft wurden. Im Zuge der Instandsetzung, die aktuell geplant wird, sind Sekundärmaßnahmen wie z.B. Klempnerarbeiten und Dachdeckerarbeiten auszuführen.

Die Kosten für die Instandsetzungsmaßnahmen belaufen sich auf ca. 40.000 €. Für die Gerüstkosten fallen Kosten in Höhe von 50 €/Monat an. Das Gerüst wird als Arbeitsgerüst für die Durchführung der Arbeiten verwendet.

Deshalb war dieser Standort zunächst nicht im Rahmen der Beantwortung der Anfrage aufgeführt worden.

### **Anlagen :**

Senatorin Joanna Hagen



► **Nr. VO/2019/07854**  
öffentlich

Lübeck, 18.06.2019

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
1.105 - Informationstechnik

**Bearbeitung:** Stefan Behnke (E-Mail: stefan.behnke@luebeck.de Telefon: 122-7420)

## Antwort auf Anfrage AM Prieur (CDU) betr. Nutzung der dienstl. E-Mail-Adressen

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.08.2019	Senat	Nichtöffentlich	
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	

### **Anlass:**

Mündliche Anfrage des AM Prieur (CDU) betr. die Nutzung der dienstlichen E-Mail-Adressen

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
Ergebnis:

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

- Ja  
 Nein  
Nicht erforderlich

Die Maßnahme ist:

- neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Antwort:**

In der Geschäftsanweisung Informationstechnik (GA-IT) ist zur privaten Nutzung der dienstlichen E-Mail-Adressen geregelt.

*„Die private Nutzung des städtischen E-Mailsystems ist grundsätzlich unzulässig. Dazu gehört insbesondere auch das automatische Weiterleiten von dienstlichen E-Mails an private E-Mail-Postfächern.“ (§5, Abs. 2 GA-IT)*

**Anlagen :**  
keine

Bürgermeister Jan Lindenau



► **Nr. VO/2019/07881**  
öffentlich

Lübeck, 08.07.2019

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
5.691 - Lübeck Port Authority

**Bearbeitung:** Stefan Schultz (E-Mail: stefan.schultz@luebeck.de Telefon: 122-6951)

## Antwort auf die Anfragen von Herrn AM Dr. Flasbarth betr. Logistikhallen am Skandinavienkai

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.08.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Mündliche Anfrage des Herrn AM Dr. Flasbarth in der Sitzung des Hauptausschusses am 07.05.2019 – TOP 3.8

Mündliche Anfrage des Herrn AM Dr. Flasbarth in der Sitzung des Hauptausschusses am 18.06.2019 – TOP 5.13 (überplanmäßige Bewilligung für Fortführung der Maßnahme Moislinger Allee, 2. Bauabschnitt, Deckung bei Maßnahme Skandinavienkai/Papierhallen)

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.203 Beteiligungscontrolling  
1.300 Recht  
5.660 Stadtgrün und Verkehr  
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Ergebnis: Zustimmung bzw. keine rechtlichen Bedenken

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

Ja  
 Nein  
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Anlage 1)

**Antwort:**

Frage 1: *Ist es richtig, dass die Planungsarbeiten für die 2. geplante Halle gestoppt wurden?*

Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass sich die Fragestellung auf die weitere Halle, die Logistikhalle 2, auch Nordfinnlandhalle genannt, bezieht.

Die sog. Fährhalle und die Logistikhalle 1 hatte die Hansestadt Lübeck geplant und diese werden derzeit von der Hansestadt Lübeck gebaut.

Die Hansestadt Lübeck, LPA, hat keine Planung für die Logistikhalle 2 vorgenommen.

Da 2017 zwischen der LHG und der Hansestadt Lübeck noch nicht geklärt war, ob und wie eine weitere Logistikhalle errichtet werden sollte, wurden lediglich Haushaltsmittel für die Planung und den Bau der Halle auf Basis einer Kostenschätzung angemeldet, um im Bedarfsfall seitens der städtischen Bereiche eine Projektrealisierung zeitnah sicherstellen zu können.

Die noch anstehende Planung und den Bau der Nordfinnlandhalle wird die LHG vornehmen, die hierzu Folgendes anmerkt:

*„... Das Bauprojekt Forstproduktenlogistikterminal Skandinavienkai ist von Anfang an in zwei Bauabschnitte aufgeteilt worden. Diese liegen zeitlich um etwa ein Jahr versetzt. Dies ist auch in allen Abstimmungen zwischen HL und LHG von Anfang an transparent und spiegelt sich in den Haushaltsplanungen HL genauso wider wie in den internen Planungen LHG.*

*Ursache für diese Zweistufigkeit lag und liegt weiterhin in der Möglichkeit für die Vertragsparteien LHG/Kunde im Jahr 2019 eine endgültige Abstimmung über erforderliche Kapazität, Größe, technische Ausstattung etc. treffen zu können. Aus diesem Grund ist der 2. Abschnitt im bilateralen Kundenverhältnis LHG/Kunde auch als Option vereinbart. Hierbei geht es um Details in der Feinplanung der 2. Logistikhalle in Bezug auf Größe, technische Ausstattung etc.*

*Aufgrund der Zeitschiene wurden bis Ostern 2019 LHG-seits die Planungen für die 2. Lagerhalle sowie LPA-seits die Planung für die Flächenausbaumaßnahmen des 2. Bauabschnitts vorangetrieben und durchgeführt. Diese Planungen sind nunmehr ausschreibungsfähig fertiggestellt. Vor Freigabe und Ausschreibung/Vergabe sind diese nochmals mit dem Kunden abzustimmen und vor Freigabe der Realisierungsplanung und Realisierung in den LHG-Gremien freizugeben.*

*Dieser Prozess ist aufgrund zwischenzeitlich erfolgter wesentlicher Anforderungsänderungen auf Kundenseite noch nicht zu Ende. Dies führt zu einer Verzögerung im Bauantrags- und Vergabeverfahren. Die Logistikhalle 2 wird in Verantwortung der LHG direkt durch LHG geplant und realisiert. ...“*

Frage 2: *Wenn ja, hat der Bürgermeister selbst die Planungen gestoppt?*

Nein, siehe Antwort zu Frage 1

Frage 3: *Wenn ja, was sind die Gründe für den Stopp der Planungen?*

Entfällt, siehe Antwort zu Frage 1

Frage 4: *Warum gelten diese Gründe für die eine Logistikhalle und nicht für die andere?*

Für die Fähr- und Logistikhalle 1 wurden zwischen der LHG und der Hansestadt Lübeck, vertreten durch die LPA, eine Investitionsvereinbarung im Dezember 2017 geschlossen, die u. a. eine Fertigstellung zum 30.09.2019 vorsieht. Diese Vereinbarung hat keinen Einfluss auf die Logistikhalle 2.

Die Entscheidung, ob die LHG die Logistikhalle 2 eigenständig errichtet, sollte zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

Frage 5: *Welche Mitwirkungs- und Informationspflichten hat der Bürgermeister gegenüber den Gremien diesbezüglich?*

Die Investitionsvereinbarungen zwischen der LHG und der Hansestadt Lübeck für den Flächenausbau und für den Bau der Fährhalle sowie der Logistikhalle 1 wurden entsprechend den Regelungen des Nutzungsvertrages geschlossen und dienen der Klarstellung der Rahmenbedingungen für die Realisierung und Refinanzierung des anstehenden Projektes. Die Vereinbarungen wurden vom Bürgermeister am 14.12.2017 unterzeichnet und enthielten verschiedene Vorbehalte (z. B. Freigabe Haushaltsmittel, Hauptausschuss). Zur Realisierung des Projektes mit der Fähr- und Logistikhalle 1 erfolgten die Haushaltsanmeldung und die Projektfreigabe durch den Hauptausschuss am 23.01.2018.

Seitens der Verwaltung der Hansestadt Lübeck wurden vorbereitend die Voraussetzungen für die Realisierung der zweiten Logistikhalle geschaffen; diese umfassen die Haushaltsanmeldungen und die Projektfreigabe durch den Hauptausschuss.

Frage 6: *Welche Perspektive hat der Bürgermeister auf die beihilferechtliche Konformität des Baus der beiden Logistikhallen?*

Der Bau der Fährhalle und der Logistikhalle 1 erfolgen auf Grundlage des 2008 zwischen der Hansestadt Lübeck und der LHG auf der Grundlage eines im Jahr 2007 durchgeführten offenen, EU-weiten Bieterverfahrens geschlossenen Nutzungsvertrages und der dazu geschlossenen Investitionsvereinbarung. Diese Vereinbarung regelt auch die vollständige Refinanzierung durch die LHG, so dass die Investition für die Hansestadt Lübeck rentierbar ist. Entsprechend den vorgeschalteten - auch externen - rechtlichen Prüfungen bestehen aus Sicht der Hansestadt Lübeck insofern keine beihilferechtlichen Bedenken.

Es lagen bekanntlich beihilfenrechtliche Beschwerden gegen die Hansestadt Lübeck vor, die von der EU-Kommission bearbeitet wurden. Gegenstand der Beschwerden waren neben dem Teilverzicht auf Pacht die avisierten Baumaßnahmen am Skandinavienkai. Die Hansestadt Lübeck hat ausgeführt, dass sie sich beihilfenrechtskonform verhält. Da beide Beschwerdeführer ihre Beschwerden zurückgezogen haben, hat die EU-Kommission das Verfahren am 05.04.2019 eingestellt.

Frage 7: *In der Vorlage der Verwaltung hieß es, dass es bereits Verträge mit Kunden gebe. Welche Auswirkungen hat der Verzicht des Baus der 2. Logistikhalle auf die Geschäfte der LHG?*

Die Hansestadt Lübeck kann hierzu keine Aussage treffen und verweist auf die Anmerkungen der LHG:

*„... Dieser Prozess ist aufgrund zwischenzeitlich erfolgter wesentlicher Anforderungsänderungen auf Kundenseite noch nicht zu Ende. Dies führt zu einer Verzögerung im Bauantrags- und Vergabeverfahren. Die Logistikhalle 2 wird in Verantwortung der LHG direkt durch LHG geplant und realisiert. ...“*

Frage aus der Sitzung des Hauptausschusses vom 18.06.2019 zu TOP 5.13:

*Während der Sitzung des Hauptausschusses am 18.06.2019 wurde unter TOP 5.13 (Fortführung der Maßnahme Moislinger Allee, 2. Bauabschnitt, überplanmäßige Bewilligung einer Verpflichtungsermächtigung) von Herrn AM Dr. Flasbarth die mündliche Frage gestellt, weshalb die Mittel für die Verpflichtungsermächtigung nicht mehr bei der Maßnahme Skandinavienkai/Papierhallen benötigt werden?*

Mit der vorstehenden Beantwortung der Fragen vom 07.05.2019 wird auch die Frage vom 18.06.2019 als erledigt angesehen.

**Anlagen :**

Senatorin Joanna Hagen

► **Nr. VO/2019/07945**  
**öffentlich**

**Lübeck, 23.07.2019**

## Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage der AM Thorsten Fürter und Birte Duggen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Geschlechterverhältnis bei Aufsichtsratsvorsitzen der städtischen Gesellschaften**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Nach der Neuwahl der kommunalen Aufsichtsratsmitglieder durch die Bürgerschaft wurden inzwischen bereits Aufsichtsratsvorsitzende gewählt. Das Gleichstellungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein, das über § 15 auch für kommunale Aufsichtsräte greift, verlangt in § 1 die gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Bürgermeister:

1. Wie viele Wahlen zum Aufsichtsratsvorsitz haben in den kommunalen Gesellschaften seit der Neuwahl der von der Bürgerschaft gewählten Aufsichtsratsmitglieder bereits stattgefunden?
2. In welchen Aufsichtsräten wurde hierbei ein Mann gewählt (bitte einzeln angeben)?
3. In wie vielen Fällen wurde eine Frau gewählt (bitte einzeln angeben)?
4. Sieht der Bürgermeister die vom Gleichstellungsgesetz verlangte gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien als gegeben an?
5. Welche Handlungsoptionen stehen dem Bürgermeister zur Verfügung, um ein evtl. entstandenes Ungleichgewicht zu verhindern?
6. Besteht für den Bürgermeister die Möglichkeit, den Wahlen der Aufsichtsräte als Gesellschaftervertreter zu widersprechen (Bitte um rechtliche Kurzbewertung)?

7. Welche Maßnahmen wird der Bürgermeister ergreifen, um künftige Missverhältnisse bei der Zusammensetzung zu vermeiden?

Wir bitten wegen der Dringlichkeit, um mündliche Beantwortung in der Hauptausschusssitzung am 13. August 2019 sowie (aufgrund der rechtlichen Beurteilung) zusätzlich um schriftliche Nachreichung.

**Begründung:**

**Anlagen :**

Hansestadt LÜBECK 



► **Nr. VO/2019/08015**  
**öffentlich**

**Lübeck, 13.08.2019**

**Bearbeitung: Nadine Markmann (E-Mail: [nadine.markmann@luebeck.de](mailto:nadine.markmann@luebeck.de) Telefon: 122-1025)**

**Antwort auf die Anfrage der Hauptausschussmitglieder Thorsten Fürter und Birte Duggen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Geschlechterverhältnis bei Aufsichtsratsvorsitzen der städtischen Gesellschaften (VO/2019/07945)**

- siehe Anlage -

**1 - Bürgermeister**  
**203 - Beteiligungscontrolling**

Zeichen: 203.40.05

Lübeck, den 26.07.2019  
 Auskunft: Jesko Beyer/Beate Leu  
 Tel.: 2035/2032; Fax: 2039  
 e-mail: jesko.beyer@luebeck.de

Vfg.

**1. Antwort auf die Anfrage der Hauptausschussmitglieder Thorsten Fürter und Birte Duggen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Geschlechterverhältnis bei Aufsichtsratsvorsitzen der städtischen Gesellschaften (VO/2019/07945, 13.08.2019)**

Zur Sitzung des Hauptausschusses am 13.08.2019 haben Herr Fürter und Frau Duggen folgende Fragen gestellt:

„Nach der Neuwahl der kommunalen Aufsichtsratsmitglieder durch die Bürgerschaft wurden inzwischen bereits Aufsichtsratsvorsitzende gewählt. Das Gleichstellungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein, das über § 15 auch für kommunale Aufsichtsräte greift, verlangt in § 1 die gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Bürgermeister:

1. Wie viele Wahlen zum Aufsichtsratsvorsitz haben in den kommunalen Gesellschaften seit der Neuwahl der von der Bürgerschaft gewählten Aufsichtsratsmitglieder bereits stattgefunden?
2. In welchen Aufsichtsräten wurde hierbei ein Mann gewählt (bitte einzeln angeben)?
3. In wie vielen Fällen wurde eine Frau gewählt (bitte einzeln angeben)?
4. Sieht der Bürgermeister die vom Gleichstellungsgesetz verlangte gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien als gegeben an?
5. Welche Handlungsoptionen stehen dem Bürgermeister zur Verfügung, um ein evtl. entstandenes Ungleichgewicht zu verhindern?
6. Besteht für den Bürgermeister die Möglichkeit, den Wahlen der Aufsichtsräte als Gesellschaftervertreter zu widersprechen (Bitte um rechtliche Kurzbewertung)?
7. Welche Maßnahmen wird der Bürgermeister ergreifen, um künftige Missverhältnisse bei der Zusammensetzung zu vermeiden?

Wir bitten wegen der Dringlichkeit, um mündliche Beantwortung in der Hauptausschusssitzung am 13. August 2019 sowie (aufgrund der rechtlichen Beurteilung) zusätzlich um schriftliche Nachreichung.“

**Antworten:**

**Frage 1:**

*Wie viele Wahlen zum Aufsichtsratsvorsitz haben in den kommunalen Gesellschaften seit der Neuwahl der von der Bürgerschaft gewählten Aufsichtsratsmitglieder bereits stattgefunden?*

Es wurden seit den Entsendungsbeschlüssen der Bürgerschaft am 23.05.2019 von 14 Gesellschaften zum 31.07.2019 bereits 9 Aufsichtsratsvorsitzende gewählt. In der BQL GmbH und bei den Sana Kliniken Lübeck GmbH wird der Vorsitz nicht durch ein von der HL entsendetes Mitglied gestellt. Hier erfolgt keine Neuwahl. Es stehen noch 3 Wahlen aus.

**Frage 2:**

*In welchen Aufsichtsräten wurde hierbei ein Mann gewählt (bitte einzeln angeben)?*

Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH – Herr Reinhardt  
 KWL GmbH – Herr Dr. Brock  
 Lübeck und Travemünde Marketing GmbH – Herr Puschadel  
 Lübecker Musik- und Kongreßhallen Gesellschaft mit beschränkter Haftung – Herr Mauritz

...

Stadtverkehr Lübeck GmbH – Herr Pluschkell  
 Stadtwerke Lübeck GmbH – Herr Zander  
 Netz Lübeck GmbH – Herr Zander  
 Stadtwerke Lübeck Holding GmbH – Herr Pluschkell  
 Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung – Herr Peterreit

### Frage 3:

*In wie vielen Fällen wurde eine Frau gewählt (bitte einzeln angeben)?*

Bisher keine

### Frage 4:

*Sieht der Bürgermeister die vom Gleichstellungsgesetz verlangte gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien als gegeben an?*

Die Aufsichtsratsvorsitzenden werden bei den städtischen Gesellschaften nach den Regelungen im Gesellschaftsvertrag gewählt. Nach diesen Regelungen wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte die Aufsichtsratsvorsitzende bzw. den Aufsichtsratsvorsitzenden. (bzw. bei mitbestimmten Aufsichtsräten durch obligatorisches Bundesrecht, § 1 Abs. 1 Nr. 3 Drittelbeteiligungsgesetz i. V. m. § 107 Abs. 1 Aktiengesetz) Es ist also allein die Entscheidung der Mitglieder des Aufsichtsrats, wer Vorsitzende/-r wird, mithin, ob ein Mann oder eine Frau den Vorsitz übernimmt.

Das Gleichstellungsgesetz (GstG) gilt für das Land, die Gemeinden, Kreise und Ämter und für die der Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften des öffentlichen Rechts ohne Gebietshoheit, die rechtsfähigen Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts (§ 2 Abs. 1).

Das GstG führt in § 1 aus, dass dieses Gesetz die Gleichstellung der Frauen im öffentlichen Dienst insbesondere durch die gerechte Beteiligung von Frauen an allen Lohn-, Vergütungs- und Besoldungsgruppen sowie in Gremien fördert. Die Förderung der Gleichstellung durch gerechtere Beteiligung in Gremien wird dann in § 15 GstG konkretisiert. Danach sollen bei Benennungen und Entsendungen von Vertreterinnen und Vertretern für Kommissionen, Beiräte, Ausschüsse, Vorstände, Verwaltungs- und Aufsichtsräte sowie für vergleichbare Gremien, deren Zusammensetzung nicht durch besondere gesetzliche Vorschriften geregelt ist Frauen und Männer jeweils hälftig berücksichtigt werden.

Der Geltungsbereich des § 15 war zeitweilig umstritten. In seinem Urteil vom 06.12.2017, Az.: 3 LB 11/17, hat das schleswig-holsteinische Oberverwaltungsgericht klargestellt, dass § 15 Abs. 1 GstG **Geltung beansprucht für die entsendende Gemeinde** und nicht für das Gremium, in das entsandt wird - hier die ... GmbH. Dies ergibt sich aus § 2 Abs. 1 Satz 1 GstG. Das Gericht hat ausdrücklich festgestellt, dass § 15 GstG nicht für den AR selbst gilt. Die Gemeinde ist es, die gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 GstG bei Benennungen und Entsendungen von Vertreterinnen und Vertretern für Gremien durch ihre Gemeindevertretung (vgl. § 28 Satz 1 Nr. 20 GO) tätig wird.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass bei allen Aufsichtsratsbesetzungen durch die Bürgerschaft (**Entsendebeschluss**) also *jeweils* (pro Aufsichtsrat) eine Geschlechterparität (m/w) zu beachten ist. Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 23.05.2019 alle von der Hansestadt Lübeck zu bestellenden Aufsichtsratsmandate neu vergeben und dabei § 15 Abs. 1 GstG entsprochen.

Weiter hat das OVG folgendes ausgeführt: „§ 15 Abs. 1 GstG gehört dem Kommunalrecht (Landesrecht) und nicht dem Gesellschaftsrecht (Bundesrecht) an. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Urteil zu Recht hervorgehoben, dass der Kläger bei der ihm obliegenden Entsendungsentscheidung nicht Normadressat des GmbH-Gesetzes ist und § 52 Abs. 1 GmbHG interne Sonderregelungen für bestimmte Gesellschafter nicht ausschließt. Das Verwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung ebenfalls zutreffend ausgeführt, dass die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für das Recht der Wirtschaft durch die in § 15 Abs. 1 GstG vorgesehene Gleichstellungsregelung

nicht betroffen wird, weil diese Norm nur die internen Verhältnisse der Gesellschafterin Stadt H. regelt.“

Für die gesellschaftsinternen Wahlen der Aufsichtsratsvorsitzenden gelten allein die Vorschriften des Gesellschaftsrechts, da dieses als Bundesrecht dem Landesrecht vorgeht und der Landesgesetzgeber aufgrund der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes keine eigene Gesetzgebungskompetenz hat.

Die städtischen Gesellschaften sind juristische Personen des privaten Rechts, nicht des öffentlichen Rechts. Ihr eigenes Handeln ist daher vom Geltungsbereich des GstG nicht umfasst.

### **Damit entsprechen die derzeitigen Regelungen dem GstG.**

Die Hansestadt Lübeck hat jedoch durchgesetzt, dass in der Regel in allen hier in Rede stehenden Gesellschaften eine Klausel in den jeweiligen Gesellschaftsvertrag aufgenommen wurde, wonach die Gesellschaft die Frauenförderung in analoger Anwendung des GstG und der Eckpunkte der Hansestadt Lübeck zur Frauenförderung in städtischen Gesellschaften wahrnimmt.

Dies kann aber nicht gelten für die Wahl des Aufsichtsratsvorsitzes. Die Gesellschaft selbst hat keinen Einfluss auf ihr Überwachungsorgan und damit auf die Wahl der/des Aufsichtsratsvorsitzenden, denn hierüber entscheiden nach den Regelungen des Gesellschaftsvertrages nur die Mitglieder des Aufsichtsrats (Wahl aus der Mitte).

Die Mitglieder des Aufsichtsrats selbst sind bei ihrer Wahl auch nicht an das GstG gebunden. Sie sind in ihrer Funktion weder Gemeinde noch ist der Aufsichtsratsvorsitz ein eigenes Organ/Gremium. Der Aufsichtsratsvorsitz ist nur der erste unter den Aufsichtsratsmitgliedern. Er hat kein Weisungsrecht gegenüber den anderen Mitgliedern und hat dafür Sorge zu tragen, dass die Mitglieder ihr Amt unter Einhaltung der gesetzlichen und satzungsmäßigen Bestimmungen ausüben.

Ergänzend wird mitgeteilt, dass beabsichtigt ist, erstmals im Jahr 2020 den Gremien nach § 1 Abs. 1 a Gemeindeordnung (GO) zu berichten, inwieweit und mit welchen Maßnahmen die Gesellschaften auf dem Gebiet der Frauenförderung Erfolge erzielt haben. Dazu hat der Bürgermeister im Mai 2019 eine Abfrage zur Geschlechterverteilung unter Beschäftigten und Führungskräften zu geschlechtergerechten Arbeitsbedingungen und zur Vermeidung geschlechtsspezifischer Nachteile gestartet.

### **Frage 5:**

*Welche Handlungsoptionen stehen dem Bürgermeister zur Verfügung, um ein evtl. entstandenes Ungleichgewicht zu verhindern?*

Der Bürgermeister hat als Gesellschaftervertreter nach geltenden Regelungen keine Möglichkeiten auf die Wahl zum Aufsichtsratsvorsitz Einfluss zu nehmen. Die Wahl obliegt nach den Regelungen im Gesellschaftsvertrag allein dem Aufsichtsrat. Die Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung ist nicht eröffnet.

Insofern sind die Regelungen in den Gesellschaftsverträgen eindeutig, dass die Wahl aus der Mitte des Aufsichtsrates erfolgt.

Würde der Bürgermeister als Gesellschaftervertreter in der Gesellschafterversammlung einen Beschluss fassen, der von den Regelungen im Gesellschaftsvertrag abweicht, würde es sich um einen sog. satzungsdurchbrechenden Beschluss handeln. Dieser unterliegt den Anforderungen, die an eine Satzungsänderung gestellt werden und ist für den Fall, dass der Beschluss nicht nur punktuell sondern zustandsbegründend wirkt, auch notariell zu beurkunden und zum Handelsregister anzumelden. Ein solcher satzungsdurchbrechender Beschluss wäre wohl wirksam, aber wahrscheinlich anfechtbar, da er gegen die Satzung verstößt. Für einen solchen Beschluss bräuchte der Bürger-

meister nach Einschätzung des Bereichs Recht mindestens eine Ermächtigung durch den Hauptausschuss und letztendlich wäre dies die gleiche Möglichkeit die unter 7 aufgezeigt wurde, nämlich eine Änderung der Satzung.

#### **Zu Frage 6:**

*Besteht für den Bürgermeister die Möglichkeit, den Wahlen der Aufsichtsräte als Gesellschaftervertreter zu widersprechen (Bitte um rechtliche Kurzbewertung)?*

Ein Widerspruchsrecht des Bürgermeisters als Gesellschaftervertreter ist für die Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden in den Regelungen des Gesellschaftsvertrages nicht verankert und auch gesetzlich nicht vorgesehen.

Rechtswidrigen Beschlüssen der Bürgerschaft widerspricht der Bürgermeister gem. § 43 GO. Das schließt Verstöße gegen das Gebot der geschlechterparitätischen Besetzung der Aufsichtsräte (§ 15 Abs. 1 GstG) ein.

#### **Zu Frage 7:**

*Welche Maßnahmen wird der Bürgermeister ergreifen, um künftige Missverhältnisse bei der Zusammensetzung zu vermeiden?*

Missverhältnisse im Sinne eines Verstoßes gegen das GstG bestehen durch die rechtskonforme Entsendung der Mitglieder in die Aufsichtsräte der städtischen Gesellschaften durch die Bürgerschaft am 23.05.2019 und die Wahl der Aufsichtsratsvorsitzenden nach den bestehenden satzungsmäßigen Regelungen nicht.

Für die obligatorischen Aufsichtsräte gilt aufgrund des Verweises im DrittelbG § 107 AktG. Danach ist zwingend ein Aufsichtsratsvorsitzender aus der Mitte des Aufsichtsrates zu wählen. Wählbar ist jedes Mitglied des Aufsichtsrates. Hiervon können weder die Satzung noch die Geschäftsordnung abweichen, etwa indem für die Wählbarkeit die Zugehörigkeit zu einem Familienstamm, zu einer Kommunalbehörde oder zur Gruppe der Anteilseignervertreter zwingend vorgesehen würde. Die Wahl kann auch nicht an die Zustimmung der oder einer der Gesellschafter oder der Geschäftsführung gebunden werden. Die tragenden Grundsätze der Wahlfreiheit und der Gleichbehandlung der Aufsichtsratsmitglieder dürfen nicht verletzt werden (u.a. Spindler in MüKo zu § 52 GmbHG Rn. 452).

Bei dem fakultativen Aufsichtsrat ist man in der Ausgestaltung freier. Der Ausgestaltungsfreiheit sind hier nur Grenzen durch Rechtsmissbrauch gesetzt. Die Satzung kann also z.B. die Wählbarkeit zum Vorsitzenden von bestimmten Voraussetzungen abhängig machen, sie kann aber auch die Befugnis zur Wahl den Gesellschaftern zuweisen, ohne dass entscheidend in die innere Organisationsautonomie des Aufsichtsrates eingegriffen würde (u.a. Spindler s.o. Rn. 448). Es wäre also grundsätzlich möglich – zumindest für die fakultativen Aufsichtsräte – Regelungen aufzunehmen, die den geschilderten Bedürfnissen nach Gleichstellung auch bei den Aufsichtsratsvorsitzenden Rechnung tragen. Inwiefern hier dann Regelungen getroffen werden könnten, die praktikabel sind und dem Wohl der jeweiligen Gesellschaft dienen, bleibt fraglich. Zu denken wäre z.B. an einen Wechsel zwischen Männern und Frauen oder die Verlagerung der Zuständigkeit für die Bestimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Außerdem könnte man daran denken, dass die Bürgerschaft zumindest den AR-Mitgliedern in den fakultativen Aufsichtsräten Weisungen erteilen könnte. Für den Bereich Recht sind keine Gründe erkennbar, warum nicht auch für die Wahl der Aufsichtsratsvorsitzenden Weisungen möglich wären.

Im Auftrag

Beyer/Leu

► **Nr. VO/2019/07980**  
**öffentlich**

**Lübeck, 05.08.2019**

## **Anfrage**

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage der AM Duggen/Flasbarth/Fürter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Verwendung der Passat als Logo**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

1) Handelt es sich beim jüngst vorgestellten neuen Passat-Logo um ein Logo, das von der Stadt künftig für die Passat eingesetzt werden soll? Wenn ja: Auf welchem Beschluss beruht diese Entscheidung (mit der Bitte um genaue Angabe des Gremiums und des Beschlusszeitpunkts)?

2) Wurden die Bürgerschaft oder ihre Ausschüsse zur Frage der Nutzung eines neuen Logos für die Passat beteiligt? Wenn ja: In welcher Weise? Wenn nein: Warum nicht? Erfolgte eine Beteiligung der für die Passat zuständigen Kultursenatorin?

3) Ist es zutreffend, dass das Logo von Herrn Hollesen geschenkt wurde und der Passat die Rolle einer sogenannten Sub-Brand von Beach Bay/Waterfront zuweist, mit der Verwendung identischer Visuals, Schrifttypen und -größen und dadurch die Zugehörigkeit der Passat zu Beach Bay/Waterfront suggeriert?

Wenn ja:

- Hat die Stadt das Geschenk angenommen und auf welcher Grundlage basiert diese Entscheidung (beteiligte Gremien)?
- Ist für die Annahme der Schenkung die Zustimmung der Bürgerschaft erforderlich (bitte mit Begründung)?
- Wie hoch wird der Wert der Schenkung eingeschätzt (Material- und Herstellungskosten)?

4) Wie bewertet der Bürgermeister den wirtschaftlichen Vorteil für Herrn Hollesen bzw. Beach Bay/Waterfront durch den durch die Sub-Brand induzierten Eindruck, die eigentlich städtische Passat gehöre zu Beach Bay/Waterfront?

5) Architektur und städtebauliche Auswirkungen der Beach Bay-/Waterfront- Anlage werden von großen Teilen der Lübecker und Travemünder Bürger sowie von vielen der Touristen sehr kritisch gesehen. Welche negativen Auswirkungen befürchtet der Bürgermeister in Form von Abstrahleffekten dieser nicht besonders positiven Imagewerte auf die Passat?

**Begründung:**

**Anlagen :**

► Nr. VO/2019/07988  
öffentlich

Lübeck, 07.08.2019

## Anfrage

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

### Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zur Landstromanlage im Hafen

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

1. Ist die Anlage funktionsfähig?
2. Wird die Anlage aktiv angeboten?
3. Wie viele und welche Art von Schiffen nutzen oder könnten die Anlage nutzen?
4. Zu welchen Konditionen wird der Landstrom angeboten?
5. Wie ist das weitere Vorgehen geplant?

#### **Begründung:**

#### **Anlagen :**

► **Nr. VO/2019/07998**  
**öffentlich**

**Lübeck, 08.08.2019**

## **Anfrage**

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Digitalstrategie**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Der Bürgermeister hat mit einer Präsentation vom 09.08.2018 die "Eckpunkte auf dem Weg zur Digitalen Strategie" vorgestellt, in der die Entwicklung einer Digitalstrategie für die Hansestadt angekündigt wurde.

Im Mai 2019 hat Lübeck sich erfolglos um Förderung als Smart City Modellregion beworben und dabei angegeben, einen Teil der Fördermittel zunächst für die zwei-jährige Entwicklung einer Digitalstrategie verwenden zu wollen. Die mit ihrer Bewerbung erfolgreichen Städte und Kommunen konnten alle bereits eine ausgearbeitete Strategie vorlegen und wollen die Fördermittel ausschließlich für deren Umsetzung verwenden.

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

- 1) Welchen Arbeitsstand hat die Digitalstrategie der Hansestadt Lübeck zur Zeit? Die Vorlage einer Präsentation wäre hilfreich.
- 2) Welche personellen Ressourcen wurden seit der Präsentation von "Eckpunkte auf dem Weg zur Digitalen Strategie" vor einem Jahr bis heute für die Erarbeitung einer Digitalstrategie eingesetzt? Bitte Anzahl der Mitarbeiter, jeweils beteiligte Monate und jeweiligen eingesetzten Anteil der Arbeitszeit angeben.
- 3) Welche personellen Ressourcen sind zukünftig für die Erarbeitung einer Digitalstrategie geplant? Bitte Anzahl der Mitarbeiter, jeweils beteiligten Zeitraum und jeweiligen Anteil der eingesetzten Arbeitszeit angeben.
- 4) Welche Form der Bürger\*innenbeteiligung ist hierfür geplant?
- 5) Welches Budget ist für externe Dienstleister geplant? Welche Dienstleistungen sollen sie erbringen?

- 6) Welche Meilensteine sind wann geplant (z.B. Zwischenergebnisse, Präsentation der finalen Strategie, Vorlage in der Bürgerschaft, etc.)?
- 7) Der Bürgermeister hat im Hauptausschuss am 21.05.2019 die Präsentation einer Strategie der TraveKom für eine bessere Breitbandversorgung Lübecks für Juni 2019 angekündigt. Der CDO, Herr Iven, hat diese Strategie vor der Bürgerschaftsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen für August 2019 angekündigt. Wann wird die Breitbandstrategie der TraveKom präsentiert?

**Begründung:**

**Anlagen :**

► **Nr. VO/2019/08010**  
**öffentlich**

**Lübeck, 12.08.2019**

## **Anfrage**

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: [claudia.burgdorf@luebeck.de](mailto:claudia.burgdorf@luebeck.de) Telefon: 122-1071)

### **Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen): Abschaffung der Straßenausbaubeiträge**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Anfrage:**

*Die Bürgerschaft hat am 29.11.2018 die Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen beschlossen.*

*Anlieger\*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg haben nun gegenüber den Fraktionen und auch gegenüber den Medien ihren Unmut artikuliert, weil sie für lange zurückliegende Arbeiten Beiträge leisten müssen.*

*Daraus ergeben sich folgende Fragen an die Verwaltung, um deren Beantwortung ich bitte:*

- 1. Wann und wie sind die Anlieger\*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg in die Planungen des Straßenausbaus einbezogen worden?*
- 2. Hatten die Anlieger\*innen die Möglichkeit, zu den Ausbauplänen Stellung zu nehmen und ihre Bedürfnisse zu formulieren?*
- 3. Wann und wie sind die Anlieger\*innen über ihre Beteiligung an den Ausbaukosten informiert worden?*
- 4. Sind die Anwohner\*innen frühzeitig auf die Höhe der auf sie zukommenden Belastungen vorbereitet worden?*
- 5. Plant die Hansestadt Lübeck eine Informationsveranstaltung für die Anlieger\*innen der Straßen Reetweg und Schwalbenweg, um die bei diesen Bürger\*innen offensichtlich noch offenen Fragen in einem Dialog zu beantworten?*
- 6. An welchen noch abzurechnenden Straßenausbaumaßnahmen werden sich Anlieger\*innen finanziell beteiligen müssen?*
- 7. Wann ist für diese Maßnahmen die Versendung der Bescheide geplant?*

#### **Begründung:**

*Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.*

#### **Anlagen :**





► **Nr. VO/2019/07291**  
**öffentlich**

**Lübeck, 04.04.2019**

## Vorlage

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

**Bearbeitung:** Benjamin Werner (E-Mail: Benjamin.Werner@Luebeck.de Telefon: 122-6629)

## Mobilitätskonzept Travemünde

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.04.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.05.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
21.05.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.05.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft nimmt das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Die Bürgerschaft beschließt das Mobilitätskonzept mit seinem Maßnahmenkatalog als Rahmen für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde. Das Mobilitätskonzept wird als Baustein in den Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt einfließen.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Fußgängerzone in der Vorderreihe bis zur Hauptsaison 2020 umzusetzen. Kurzfristig erfolgt 2019 eine Zusatzbeschilderung mit dem Hinweis auf besondere gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer in der Vorderreihe.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	3.327 - Verkehrsangelegenheiten 3.370 - Feuerwehr Lübeck 3.390 - Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz 3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck 5.660 - Stadtgrün und Verkehr 5.691 – Lübeck Port Authority Stadtverkehr Lübeck Lübeck und Travemünde Marketing Polizei Wirtschaftsförderung Lübeck Landesbetrieb Straßen und Verkehr-SH
-------------------------------------	---

Ergebnis: Grundsätzlich zustimmend; die zu den einzelnen Maßnahmen gegebenen Anregungen

werden in der vertiefenden Bearbeitung aufgegriffen und dort abschließend bearbeitet (z.T. noch nicht Gegenstand der derzeitigen konzeptionellen Bearbeitung auf Stadtteilebene)

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

Ja, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung  
 Nein

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja

### **Begründung:**

Mit Beschluss vom 26.02.2015 betraute die Bürgerschaft den Bürgermeister mit der Aufstellung eines Gesamtverkehrsplans für den Stadtteil Travemünde unter Berücksichtigung eines verkehrspolitischen Leitbilds:

„Dabei ist die immer geringere Automobilität der zunehmend älter werdenden Bevölkerung ebenso zu berücksichtigen wie das Interesse künftiger Neubürgerinnen und Neubürger an einem attraktiven Lebensraum mit einer möglichst intakten Umwelt und einem nachhaltigen Verkehrsangebot. Ebenso ist dabei zu beachten, dass der immer wichtiger werdende sanfte Tourismus weiter gefördert wird. Travemünde soll ein (er)lebenswerter Ort der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer werden, der im Halbstundentakt mit der Bahn zu erreichen ist und in dem Autofahrer attraktive Parkplätze in ausreichender Anzahl vorfinden. Die Ausweisung von mehr Tempo-30-Zonen und Verkehrsflächen als ‚shared space‘ soll dabei geprüft werden. Bei der stufenweisen Erstellung von Leitbild und Gesamtverkehrsplan sind die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig zu beteiligen“ (VO/2015/02384).

Darüber hinaus entstanden im Rahmen der Ausarbeitungen weitere Aufträge der Bürgerschaft bzw. des Bauausschusses, die im vorliegenden Mobilitätskonzept behandelt wurden. Hierzu gehören insbesondere eine Prüfung der Realisierbarkeit einer Umwandlung der "Vorderreihe" in eine Fußgängerzone (VO/2017/05297), die Prüfung einer Zusatzbeschilderung in der Vorderreihe zur Verbesserung der Verkehrssituation (VO/2017/05298) sowie die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Tiefgarage auf dem Leuchtenfeld (VO/2018/05779).

### **Verkehrspolitisches Leitbild für Travemünde**

Die zu berücksichtigenden verkehrspolitischen Randbedingungen und Ziele sind im Bürgerauftrag VO/2015/02384 formuliert (s.o.).

Darüber hinaus ist das allgemeine Ziel der Verkehrsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Waren sicher, effizient, komfortabel sowie stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.

### **Erarbeitungsprozess**

Das Mobilitätskonzept Travemünde wurde von der Abteilung 5.610.4 Verkehrsplanung erstellt. Neben der erfolgten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte von hier aus auch die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB).

Die Einbindung und Beteiligung der TÖB und Bürger/-innen erfolgte dabei nicht singulär, sondern begleiteten den Prozess zur Erstellung des Konzepts während der gesamten Bearbeitungszeit. Auf diesem Wege konnte sichergestellt werden, dass die wesentlichen Belange umfassend berücksichtigt wurden:

- Sommer 2015 Umfangreiche Verkehrserhebungen als Datengrundlage
- 11.11.2015 Ortsrat Travemünde: Vorstellen des vorgesehenen Erarbeitungsprozesses
- 07.09.2016 – 30.09.2016 Erste Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 28.02.2017 Erste Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 31.03.2017 Kinder- und Jugendbeteiligung
- 24.08.2017 – 14.09.2017 Zweite Beteiligung der Bereiche und SL/LVG
- 21.11.2017 Zweite Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung
- 22.10.2018 Stadtteilkonferenz Travemünde

Die Dokumentationen der Bürgerveranstaltungen sind unter <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereitgestellt.

## Randbedingungen/Grundlagen

In Travemünde ergeben sich aus den örtlichen Randbedingungen (z.B. Tagesgäste, Urlauber und Hafenwirtschaft) besondere verkehrliche Anforderungen und Herausforderungen. Zudem befinden sich zurzeit mehrere größere Bauprojekte in der Entwicklung, die Einfluss auf den zukünftigen Verkehr in Travemünde haben werden. Das Verkehrskonzept muss daher aufzeigen, wie das Travemünder Verkehrsnetz ein grundsätzlich steigendes Verkehrsaufkommen (durch neue Wohngebiete und touristische Projekte) und zunehmende temporäre Verkehrsspitzen (durch Großveranstaltungen, An- und Abreiseverkehr sowie Baustellenverkehr) aufnehmen kann. Die vielfältigen Nutzungen in Travemünde haben jedoch verschiedene Ansprüche. Im Rahmen des Verkehrskonzepts ist darauf zu achten, dass einzelne Nutzungsansprüche nicht zu Beeinträchtigungen der anderen Funktionen führen. So sind bei einer Anpassung der Verkehrswege an die Spitzennachfrage Nachteile für andere Nutzungen im restlichen Jahr zu befürchten.

Das Verkehrskonzept ist aufgrund dieser Dringlichkeit ein vorgezogenes Teilkonzept eines zukünftigen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die besonderen verkehrlichen Randbedingungen Travemündes lassen sich im Rahmen eines Stadtteilverkehrskonzepts besser behandeln und detaillierter betrachten als dies bei einem stadtweiten VEP der Fall wäre.

## Bestandsaufnahme

Durch die hohe touristische Nutzung in Travemünde befinden sich entlang der Uferpromenaden hochwertige öffentliche Räume, die sowohl den BesucherInnen als auch den EinwohnerInnen zugutekommen. Daneben ist jedoch festzustellen, dass es in vielen Straßenräumen an Aufenthaltsqualität mangelt. Die Gründe reichen vom baulichen Zustand über den Straßenquerschnitt bis hin zur mangelhaften Gestaltung:

- Die Dominanz des Kfz-Verkehrs ist bspw. an der Bertlingstraße und am Moorredder eine einschränkende Komponente der Aufenthaltsfunktion für Fußgänger.
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr bestehen z.B. in der Vorderreihe und schränken die Aufenthaltsqualität ein.
- Für Zugreisende vom Strandbahnhof ist die Bertlingstraße das Eingangstor nach Travemünde. Die heutige Gestaltung des Vorfelds am Strandbahnhof bis zur Strandpromenade lädt allerdings nicht zum Verweilen ein. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird geparkt, in der Bertlingstraße ist in der Hauptsaison viel Kfz-Verkehr unterwegs.

- Eine Vielzahl der Mängel (Kfz-gerechte Gestaltung des Straßenraums sowie Konflikte mit dem Radverkehr) führt auch zu Einschränkungen für den Fußverkehr. Insbesondere entlang der Vogteistraße mangelt es z.B. an Querungshilfen.
- Die hohe touristische Nutzung führt in der Vorderreihe allerdings auch dazu, dass die Außengastronomie viel Fläche des straßenbegleitenden Gehwegs, zu deren Nutzung Fußgänger prinzipiell verpflichtet sind, einnimmt. In der Folge und durch den hohen Fußverkehr (insbesondere in den Sommermonaten) weichen die Fußgänger auf die Fahrbahn aus.
- An vielen wichtigen Wegeverbindungen wie dem Moorredder und der Vogteistraße mangelt es an einer adäquaten Wegegestaltung, die den Anforderungen des Radverkehrs gerecht wird. Darüber hinaus wird ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Radwege als Zweirichtungsradwege geführt, die ein erhöhtes Unfallrisiko innehalten.
- Weitere Mängel sind die Erreichbarkeit des Hafenhauses für den Fuß- und Radverkehr, die überhöhte Fahrgeschwindigkeit in Ivendorf und die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am begleitenden Weg des Brodtener Steilufers.

Grundsätzlich bleibt aber auch festzuhalten, dass prinzipiell alle Wegeverbindungen genutzt und Zielorte zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw erreicht werden können.

Ebenfalls positiv ist festzuhalten, dass die ÖPNV-Bedienung in Travemünde neben einem Busverkehr auch über Regelverbindungen des Zug- und Fährverkehrs verfügt. Während die Zugverbindung eine schnelle Verbindung des Ortsteils an das Zentrum Lübecks im Stundentakt ermöglicht (die Durchbindung aus Richtung Hamburg an den Wochenenden der Sommermonate betont zudem die touristische Bedeutung), deckt der Busverkehr mit seinem engen Haltestellenraster und der daraus resultierenden Erreichbarkeit nahezu den kompletten Stadtteil ab. Die Fährverbindungen stellen zudem die Anbindung der Priwall-Halbinsel sicher.

Allerdings verfügen diese Angebote über eine geringe Taktung. Dies gilt insbesondere für den Zugverkehr (60-Minuten-Takt; kein Nachtverkehr) und den Busverkehr (vereinzelt geringe Taktung sowie mangelnder Nachtverkehr). Auch ist der Ausstattungsstandard der Haltestellen als gering einzustufen. Es mangelt insbesondere an Lösungen zur Integration des ÖPNV (bspw. Bike and Ride Anlagen). In den Wohnstraßen kann zudem kostenlos geparkt werden. Ortskundige Tagesgäste parken daher hier und nicht auf den kostenpflichtigen Parkplätzen. Durch das Parken am Fahrbahnrand kommt es in einigen Straßen dazu, dass die Fahrgasse zu schmal ist, so dass ein Begegnungsverkehr von Bussen und Pkw teils nicht gewährleistet ist und es zu Verspätungen im Busverkehr kommt.

Für den ruhenden Verkehr stehen heute mit rund 2800 – auch in der Hauptsaison – aus Sicht der Verwaltung ausreichend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Diese sind in der Regel nicht voll belegt. In Sondersituationen wie der Travemünder Woche wird die Kapazitätsgrenze der zentralen Parkplätze zwar erreicht, aber es stehen z.B. am Kowitzberg noch ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Zudem werden provisorische Parkplätze auf einer landwirtschaftlichen Fläche am Dreilingsberg zur Verfügung gestellt.

Durch die geplanten und bereits realisierten Bauprojekte sind einige Parkplätze allerdings entfallen. Diesen Wegfall kompensiert das Parkraumkonzept, das im Rahmen des Verkehrskonzept Travemündes aufgestellt wurde und auch Bedarfsparkplätze für Großveranstaltungen berücksichtigt, in gleichem Umfang (siehe Anlage 1).

Die detaillierten Analysekarten stehen unter <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/verkehrsplanung/travemuende.html> bereit.

## Verkehrsprognose

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass das Verhalten sowohl von Bewohnerinnen und Bewohnern als auch von Besucherinnen und Besuchern bei der Verkehrsmittelwahl konstant bleibt, weshalb die bestehende Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 zugrunde ge-

legt wird. Angestrebt wird eine Reduzierung des Pkw-Anteils durch die im vorliegenden Konzept dargestellten Maßnahmen. Inwieweit diese Verschiebung der Anteile tatsächlich eintritt, ist derzeit nicht seriös quantifizierbar. Es wird daher von einem „Worst-Case-Szenario“ ausgegangen:

- 44% aller Wege der Travemünderinnen und Travemünder werden mit dem Pkw oder motorisierten Zweirädern zurückgelegt,
- 25% der Wege zu Fuß,
- 17% im öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Fähre und Taxi) und
- 14% mit dem Fahrrad.

Für den Prognose-Basisfall wurden alle Projekte des Wohnungsbaus und Tourismus, die entweder schon über Baurecht verfügen oder einen fortgeschrittenen Projektstand haben, berücksichtigt.

Bei Umsetzung aller avisierten Bauprojekte ist mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs um rund 25% im Vergleich zu der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen (siehe Anlage 2). Da Travemünde im Wesentlichen nur über eine Ortszufahrt verfügt, fällt ein Großteil dieser Zunahme auf die B75/ Gneversdorfer Weg. Aber auch Straßen der inneren Erschließung wie die Vogteistraße und der Howingsbrook werden einen verhältnismäßig großen Zuwachs erfahren.

Das ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen kann mit dem bestehenden Netz noch abgewickelt werden. Dies setzt aber eine punktuelle Optimierung des Netzes voraus; etwa an Kreuzungen oder durch Ampelschaltungen.

Bereits heute schon vorhandene Konfliktpunkte zwischen dem Pkw- und dem übrigen Verkehr werden durch die prognostizierte Zunahme jedoch absehbar verstärkt.

## Konzept

Die Erkenntnisse, die aus den vorlaufenden Partizipationsprozessen und der Bestandsanalyse gewonnen wurden, sind Grundlage für die Ausrichtung und Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts. Hinzu kommt der Auftrag der Bürgerschaft, der die Anforderungen an die Inhalte des Mobilitätskonzepts umrissen hat.

Vom Grundsatz her lassen sich die Themenfelder des Konzepts wie folgt formulieren und priorisieren:

### 1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes

Hierunter fallen alle Maßnahmenvorschläge der äußeren und inneren Erschließung, die auf die Ertüchtigung des bestehenden Verkehrsnetzes im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrslast abzielen. Letztere resultiert, wie oben aufgeführt, aus den neuen Nutzungen, die für den Ortsteil Travemünde in Planung sind. Da die Maßnahmenvorschläge auch größere Knotenpunkte und Straßenbaumaßnahmen beinhalten, ist davon auszugehen, dass eine entsprechende Planung und Umsetzung teils mit hohen Aufwendungen verbunden ist. Gleichzeitig sind diese Maßnahmenvorschläge prioritär auszuführen, da sie letztlich die Basis für eine befriedigende Verkehrsqualität darstellen. Indem die bestehenden Anlagen des Straßenverkehrs (insb. Lichtsignalanlagen und Fahrbahnen) erweitert, neu geordnet oder optimiert werden, kann weitestgehend auf umfangreiche Neuanlagen von Straßenzügen verzichtet werden.

Die damit einhergehend Leistungssteigerung des Bestandsnetzes schlägt sich vorrangig im Kfz-Verkehr nieder. Die Maßnahmenvorschläge haben darüber hinaus aber auch einen Nutzen für den Rad- und Fußverkehr und tragen damit zur Minderung bereits bestehender Konflikte im Straßenverkehr bei.

### 2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Maßnahmenvorschläge dieser Kategorie beziehen sich sowohl auf regulative als auch bauliche Ansätze, die der Konfliktvermeidung im Straßenverkehr dienen. Diese Konflikte können z.B. zwischen verschiedenen Verkehrsarten (Rad- und Kfz-Verkehr), unterschiedlichen Nutzergruppen (Anwohner und Touristen) oder gleichen Verkehrsarten (Kfz: ruhender und fließender Verkehr) auftreten. Die vorliegenden Konflikte führen dann zumeist zu Problemen der Verkehrssicherheit oder zu einer geringeren Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage, die durch die jeweiligen Maßnahmenvorschläge beseitigt oder abgemindert werden sollen. Dabei können sich oft auch positive Effekte für den Verkehrsfluss entsprechend der ersten Kategorie einstellen.

Hervorzuheben sind Maßnahmenvorschläge der Verkehrsberuhigung in zentralen Lagen durch regulative Maßnahmen oder bauliche Anpassung des Straßenraums sowie solche, die der Reduzierung des Parksuchverkehrs dienen.

### 3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

Travemünde verfügt zum Zeitpunkt der Analyse über rund 2800 PKW-Stellplätze in Sammelanlagen oder Parkhäusern. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Gesamtanzahl in der Regel auskömmlich – auch im Hinblick auf Veranstaltungen. Vor diesem Hintergrund soll diese absolute Anzahl an Stellplätzen insbesondere für Besucher erhalten bleiben. Bei Baumaßnahmen, die nur unter Inanspruchnahme von Sammelstellplätzen durchgeführt werden können, muss entsprechend für eine Kompensation gesorgt werden. Neue Nutzungen/Neubauten unterliegen i.d.R. einem Stellplatznachweis - die zusätzlich erforderlichen Stellplätze müssen im Rahmen der Baumaßnahmen geschaffen werden.

Darüber hinaus wurden Flächen für Überlaufparkplätze identifiziert, die z.B. zur Travemünder Woche weitere Kapazitäten zur Verfügung stellen können.

### 4. Aufwertung des öffentlichen Raums

Unter diesen Punkt fällt eine Vielzahl von kleinteiligen Maßnahmenvorschlägen, aber auch räumlich und gestalterisch weitgreifende Ansätze, durch welche die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Hier ist z.B. der Bereich Strandbahnhof / Bertlingstraße hervorzuheben. Darüber hinaus dient eine Vielzahl der hier aufgeführten Punkte dem Fußverkehr. Die einzelnen Maßnahmen sind auf Maßnahmenblättern in Anlage 3 dargestellt.

Die dargestellten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive versehen. Vereinzelt befinden sich aufgeführte Maßnahmen schon in der Ausführung oder verfügen bereits über Baurecht (Beispiel Baggersand). Zur Gewährleistung einer gesamtheitlichen Betrachtung des Mobilitätskonzepts sind solche Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt auf konzeptioneller Ebene, sodass vertiefende Rahmenbedingungen und detaillierte Planungen noch erarbeitet werden. Eine Vielzahl der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anmerkungen und Einwendungen kann daher erst im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Konzeptes wurde eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Allerdings können sich im weiteren Planungsprozess bzw. aus den finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen heraus Änderungen ergeben. Die Gewichtungen der Maßnahmen können sich verlagern, wenn sich Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit verändern oder sich Finanzierungsmöglichkeiten z.B. durch Fördermittel ergeben. So stehen einige Maßnahmen auch in Abhängigkeit zu der Umsetzung von anderen Vorhaben.

Die Verkehrsuntersuchung zum Prwall wurde 2018 erarbeitet und aktualisiert. Die Ergebnisse bedürfen noch der verwaltungsinternen Abstimmung und werden anschließend mit den

Bewohnern des Priwalls erörtert. Die Maßnahmen sind daher in diesem Konzept noch nicht aufgeführt. Sie fokussieren sich insbesondere auf die Abwicklung des Fährverkehrs und die Ausgestaltung der Mecklenburger Landstraße. Das Gesamtkonzept für Travemünde geht zukünftig vom Betrieb einer dritten Kfz-Priwallfähre (Inbetriebnahme voraussichtlich 2021) durch den Stadtverkehr Lübeck aus.

Wesentliche konzeptionelle Maßnahmen im Überblick:

- Bahn: Durchgehender Halbstundentakt (ganzjährig und werktags in der Hauptverkehrszeit) ab Winterfahrplan 2022 für die Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde
- Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupterschließung für den Kfz-Verkehr (langfristige Option)
- Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes (Kreuzungen, Ampelschaltungen)
- Mindestens 2800 öffentliche Parkplätze auf den Sammelparkplätzen (ohne straßenbegleitendes Parken); Rückbau von Parkplätzen nur bei voller Kompensation, z.B. Parkpalette Lotsenberg bzw. Godewind
- Bewohnerparken, Parkraumbewirtschaftung und Parkverbote werden geprüft
- Vorderreihe wird (ganzjährig) Fußgängerzone
- Umgestaltung Strandbahnhof/ Bertlingstraße (verkehrsberuhigte Gestaltung, Integration Kombibahnsteig)
- Inbetriebnahme 3. Kfz-Priwallfähre

**Anlagen:**

Anlagen-MK-Travemünde:

Anlage 1: Parkraumkonzept-öffentliche Parkplätze, Endausbau

Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose

Anlage 3: Maßnahmenkatalog

Senatorin Joanna Hagen

# **Mobilitätskonzept Travemünde**

## **Anlagen**

### **Anlagenverzeichnis**

**Anlage 1: Parkraumkonzept öffentliche Parkplätze (Endausbau)**

**Anlage 2: Pkw-Verkehr - Bestand und Prognose**

**Anlage 3: Maßnahmenkatalog**

Anlage 1: Parkraumkonzept öffentliche Parkplätze (Endausbau)

**Parkraumkonzept  
Travemünde**

● Bedarfsparkplatz  
(temporär, bei Bedarfsspitzen)

● Anzahl öffentlicher Parkplätze  
(Endausbau)

Σ 2.800 Parkplätze  
zzgl. Bedarfsparkplätze



Hansestadt Lübeck  
Fachbereich Planen und Bauen  
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



# Pkw-Verkehr Bestand und Prognose

## Verkehrszahlen

**Bestand (Kfz/Tag)**

Linienlänge proportional zur Anzahl Kfz/Tag

Schulferien in keinem Bundesland

Donnerstag, 18.06.15

Dienstag, 23.06.15

Schulferien nur in NRW

Dienstag, 30.06.15

Dienstag, 07.07.15

**Zunahme Kfz/Tag nach Prognose**

**Travemünder Woche (Kfz/Tag)**

Schulferien in allen Bundesländern außer BY und BW

Samstag, 25.07.15

**Prognose (Kfz/Tag)**

Projekte mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

Dynamisches Parkletsystem

500 m

Hansestadt Lübeck  
 Fachbereich Planen und Bauen  
 Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

## Inhaltsverzeichnis Maßnahmenkatalog

<b>1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes</b>	<b>5</b>
1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg	6
1.3 Einmündung Gneversdorfer Weg/Vogteistraße	8
1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße	9
1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg	10
1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteinfahrt	11
<b>2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses</b>	<b>12</b>
2.1 Vorderreihe	12
2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt	14
2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt	16
2.4 ÖPNV und Pkw-Parken am Fahrbahnrand	17
2.5 Prüfung Bewohnerparkvorrechte	18
2.6 Prüfung Baggersand	19
2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg	20
2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee	21
2.9 Moorredder	22
2.10 Umgestaltung Vogteistraße	23
2.11 Freigabe von Einbahnstraßen	25
2.12 Freigabe Gehweg Fallreep	26
<b>3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept</b>	<b>27</b>
3.1 Parkpalette Lotsenberg	27
3.2 Parkpalette Godewind	28
3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen	29
3.4 Anpassung Parkleitsystem	30
<b>4. Aufwertung des öffentlichen Raums</b>	<b>31</b>
4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße	31
4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade	33
4.3 Gestaltung Ortseingang/Querungshilfe Steenkamp	34
4.4 Gehwegergänzungen	35
4.5 Querungshilfen	37
4.6 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg	44
4.7 Wegeverbindung Mönchswiese	45

## 1. Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes

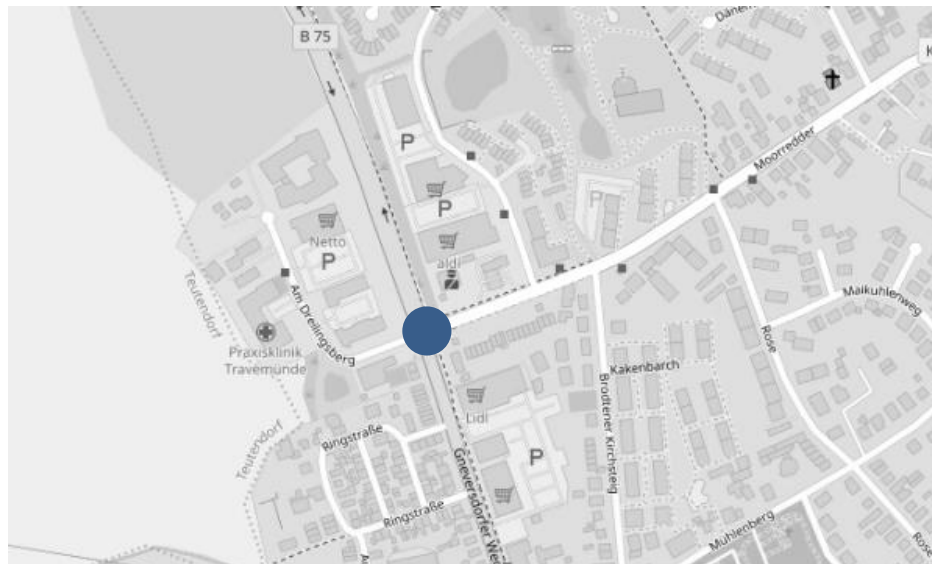
### 1.1 Halbstundentakt Lübeck-Hauptbahnhof nach Lübeck-Travemünde (Bahn)

<b>Beschreibung</b>	Im Rahmen der Neuausschreibung zum E-Netz-Ost durch das Land Schleswig-Holstein (bzw. die NAH.SH) wurde auch die Bedienung der Bahnstrecke nach Travemünde mit Beginn des Winterfahrplans 2022 neu vergeben. In diesem Zuge wird zukünftig an den Wochenende des Sommerfahrplans Travemünde im 30-Minuten-Takt bedient. Eine Bedienung auch unter der Woche in diesem Takt ist nicht vorgesehen, stellt aber das mittelfristige Ziel der Hansestadt Lübeck dar. Dieser würde sehr große Vorteile für die verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Travemündes mit sich bringen.
<b>Kategorie</b>	SPNV
<b>Begründung</b>	Die Bahnverbindung wird bereits heute stark frequentiert. Im Zuge der allgemeinen Entwicklung Travemündes sind daher zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den Alltagsverkehr (wochentags ganzjährig und an Wochenenden in der Hauptsaison (z.B. zusätzliche Tagesgäste) sinnvoll. Diese Maßnahme ist geeignet, einen Wechsel zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu bewirken.
<b>Zeithorizont</b>	Der neue Verkehrsvertrag für das E-Netz-Ost gilt ab dem Winter 2022
<b>Kostenschätzung</b>	Die Kosten richten sich nach den eingegangenen Angeboten und werden vom Land Schleswig-Holstein getragen
<b>Zuständigkeiten</b>	Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)

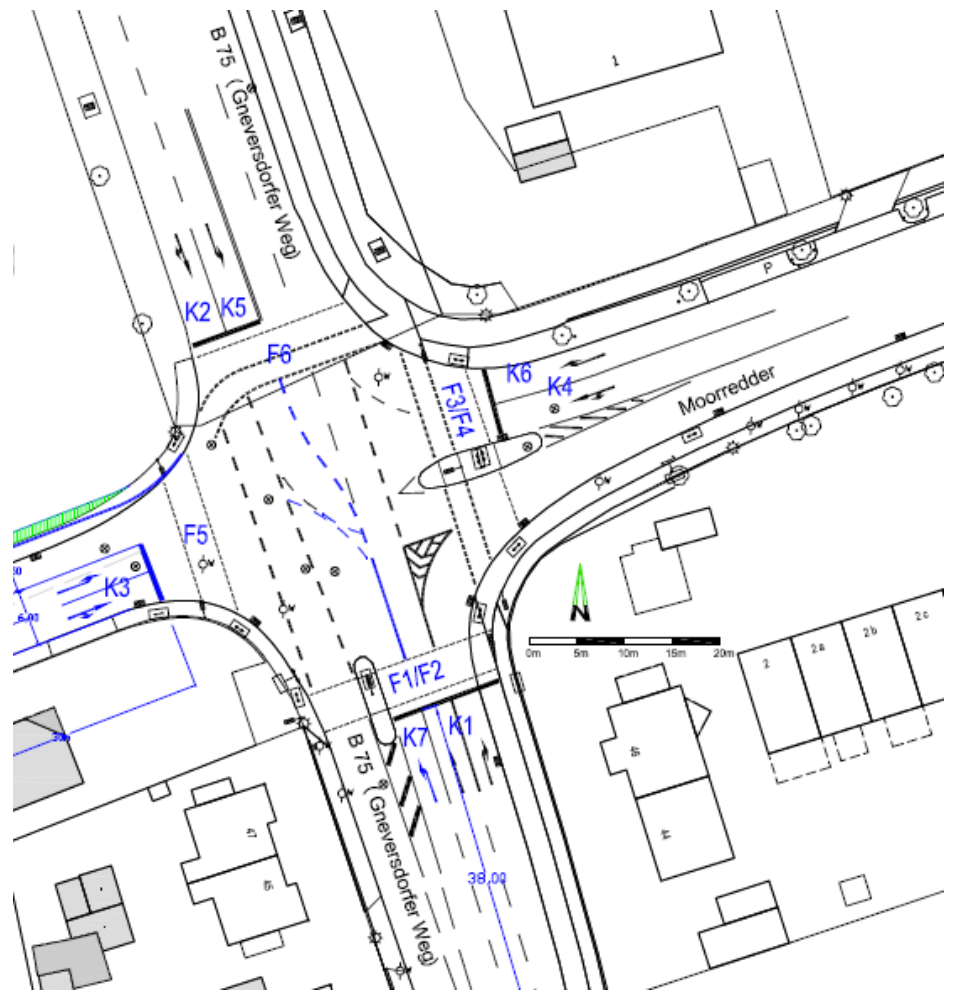
## 1.2 Kreuzung Gneversdorfer Weg/Morredder/Am Dreilingsberg

<b>Beschreibung</b>	Ausbau der Zufahrt Am Dreilingsberg; Ummarkierungen und Anpassung der Signalzeitenpläne
<b>Kategorie</b>	Kfz-Verkehr
<b>Begründung</b>	Gewährleisten einer ausreichenden Verkehrsqualität auch in der Hauptsaison, insb. nach Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehrsplatz (einspurig nicht leistungsfähig; zweispurig keine komfortable und sichere Radverkehrsführung möglich)</li> <li>• Ausbau der Zufahrt Moorredder, um zweistreifiges Rechtsabbiegen zu ermöglichen</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	Mit Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung, voraussichtlich 2021
<b>Kostenschätzung</b>	Die Kosten werden durch den Erschließungsträger der Neuen Teutendorfer Siedlung getragen

### Lageplan



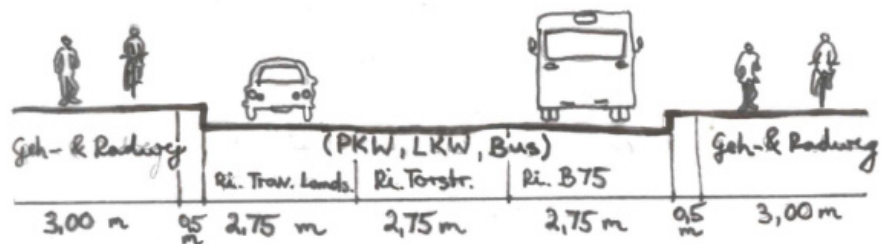
## Skizze



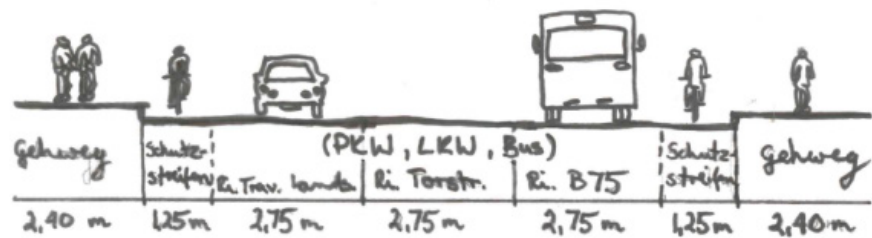


## 1.4 Einmündung Gneversdorfer Weg/Travemünder Landstraße/Torstraße

<b>Beschreibung</b>	Verbreiterung des südlichen Endes des Gneversdorfer Weges, um einen ausreichend breiten Linksabbiegefahrstreifen einzurichten
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Busverkehr</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	2025
<b>Skizze</b>	



Variante 1: 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Travemünder Landstraße, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen Ri. Torstraße, 3,00 m Kfz-Fahrstreifen stadtauswärts, 50-75 cm Sicherheitstrennstreifen, 3,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg



Variante 2: 2,40 m Gehweg, 1,25 m Schutzstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 2,75 m Kfz-Fahrstreifen, 1,25 m Schutzstreifen, 2,40 m Gehweg

### 1.4a Kreuzung Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg

<b>Beschreibung</b>	Vollsignalisierung des Knotenpunkts mittels Lichtzeichenanlage (empfohlen als sog. BÜSTRA, d.h. koordiniert mit der Sicherungstechnik des Bahnübergangs)
<b>Kategorie</b>	Kfz-Verkehr
<b>Begründung</b>	Im Zuge des Neubaugebiets „Am Baggersand“ wird die Verkehrsführung am betrachteten Knotenpunkt geändert. Fahrzeuge aus Richtung Gneversdorfer Weg mit Zielen in Richtung Skandinavienkai und Priwallfähre müssen nunmehr den betrachteten Knotenpunkt passieren, statt - wie zuvor - über den ehemaligen Parkplatz geleitet zu werden. Dies führt zu zeitweise zu längeren Wartezeiten für Fahrzeuge aus Richtung Teutendorfer Siedlung, da diese Vorfahrt zu gewähren haben.
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehrsplatz (als Mini-Kreisverkehr nicht leistungsfähig; als kleiner Kreisverkehr inkompatibel mit den vorliegenden Planungen)</li> <li>• Durchstich der Vogteistraße nördlich des Verbrauchermarkts (zu hohe Kosten und zusätzliche Inanspruchnahme nicht städtischer Flächen)</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	Umsetzung abhängig von Deutscher Bahn, frühestens ca. 2024 (als BÜSTRA)

#### Lageplan



## 1.5 Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung

<b>Beschreibung</b>	Vertiefende Untersuchung einer zweiten Haupteerschließung von der B75 ins Travemünder Zentrum im Suchkorridor zwischen Abfahrt Ivendorf/Skandinavienkai und Ovendorfer Straße
<b>Kategorie</b>	Kfz-Verkehr
<b>Begründung</b>	Das in 2030 erwartete Verkehrsaufkommen ist mit den übrigen Maßnahmen über die bisherige Haupteerschließung abwickelbar. Es bestehen dann aber keine Reserven mehr für eine weitere Entwicklung des Stadtteils. Hierfür ist eine zweite Erschließung (bei der heutigen Verkehrsmittelwahl) zwingend erforderlich
<b>Zu prüfende Alternativen</b>	Zusätzliche Abfahrten von der B75 bei der Teutendorfer Siedlung, im Bereich Rönnaer Weg und südlich des Pommernzentrums sowie die Bahnparallele Führung am Skandikai
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertiefende Variantenuntersuchung als Vorbereitung für ein Planfeststellungsverfahren: 2020-2021</li> <li>• Planfeststellungsverfahren: 2022-2025</li> <li>• Grunderwerb, Planung, Vergabeverfahren und weitere bauvorbereitende Maßnahmen: 2026-2028</li> <li>• Bau: 2029-2030</li> </ul>

### Lageplan

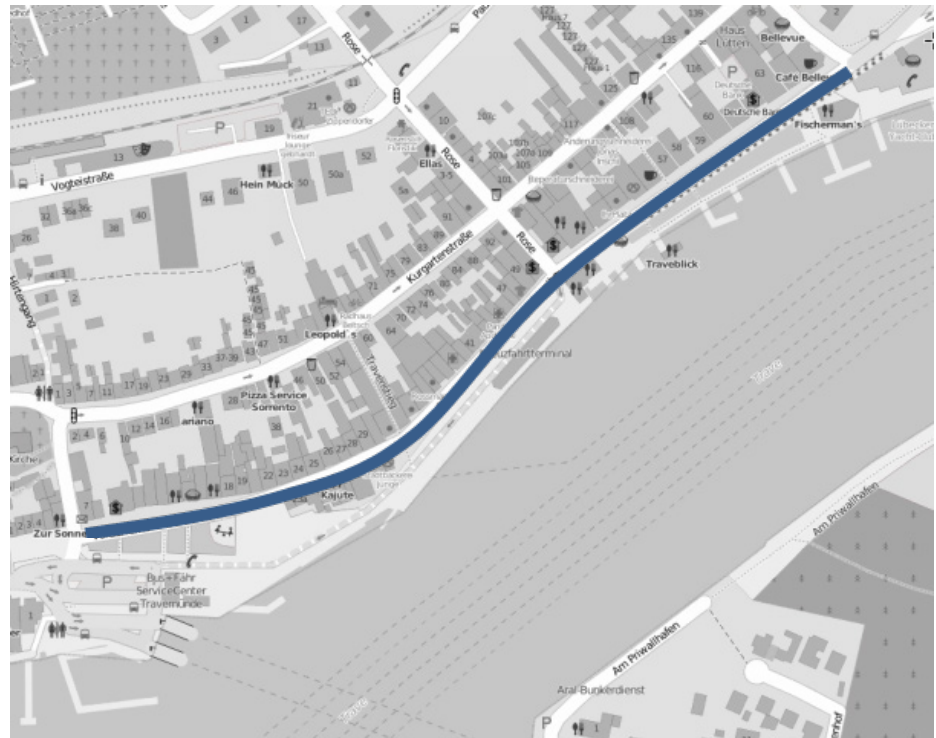


## 2. Konfliktvermeidung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des -flusses

### 2.1 Vorderreihe

<b>Beschreibung</b>	Geplant ist die Einrichtung einer Fußgängerzone, welche für den Radverkehr und (zeitweise) auch für Lieferverkehr o.ä.freigegeben wird. Hierzu ist ein Umwidmungsverfahren erforderlich. Zuvor werden Schilder mit der Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme installiert. Hierzu soll ein Schülerwettbewerb zur Gestaltung der Schilder stattfinden.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Verkehrsberuhigung</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Die Vorderreihe dient sowohl der touristischen Nutzung, der Nahversorgung als auch dem Radverkehr als Hauptroute (Ostseeküsten-Radweg). Durch die geplante Regelung werden alle Belange angemessen berücksichtigt.
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigter Bereich: Prinzipiell ist auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Zufahrtsregelung/ Beschilderung dazu geeignet eine verkehrliche Mischnutzung mit zeitlicher/ saisonaler Abhängigkeit (wie oben skizziert) zu schaffen. Allerdings ist hierfür ein homogener Straßenraum baulich herzustellen. Dieser zusätzliche Aufwand wird mit der Vorzugsvariante „Fußgängerzone“ vermieden</li> <li>• Saisonal abhängige Fußgängerzone: Eine solche, temporäre Einrichtung einer Fußgängerzone hat keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage und damit keine realistische Umsetzungsperspektive</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rücksichtnahme-Schilder: 2019</li> <li>• Umsetzung Fußgängerzone: 2020</li> </ul>
<b>Kostenschätzung</b>	Die Umsetzung kann im Rahmen der Jahresverträge beim Bereich Stadtgrün und Verkehr kurzfristige erfolgen.
<b>Zuständigkeiten</b>	Ausschreibung, Finanzierung und Betreuung: NAH.SH, Land Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (MWVATT)

## Lageplan



## Skizze



## 2.2 Verkehrsberuhigung Altstadt

<b>Beschreibung</b>	Durch die Installation eines Absenkpollers (oder ähnliche Einrichtung) in der Sankt-Lorenz-Straße (Ecke Torstraße/ Kurgartenstraße) wird die Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr eingeschränkt. Der Einmündungsbereich Gneversdorfer Weg/ Torstraße wird umgestaltet, um die Zufahrt in die Travemünder Altstadt hervorzuheben und den Verkehr zu beruhigen. Als Maßnahmen kommen in Frage: Verbreiterung des nördlichen Gehweges, zu Lasten der Fahrbahn mit weicher Separation (wie z.B. in der Sandstraße).
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Verkehrsberuhigung</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Die Sankt-Lorenz-Straße wird innerhalb von Travemünde als verkürzte Zufahrt aus Richtung B75/ Gneversdorfer Weg zur Priwallfähre bzw. dem Fährvorplatz genutzt. Der auf diesem Wege zustande kommende Kfz-Durchgangsverkehr unterliegt bereits heute einem Verbot. Dieses Verbot kann durch die bauliche Maßnahme verstärkt durchgesetzt werden.
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prinzipiell sind verschiedene Arten der Ausgestaltung möglich und vorstellbar</li> <li>• Die vorhandene Beschilderungslösung hat sich nicht als wirkungsvoll gezeigt, Kontrollen wären nur mit erheblichem Aufwand möglich</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Planung: 2021</li> <li>• Umsetzung: 2024</li> </ul>

### Lageplan



Lageplan St.-Lorenz-Straße



Lageplan Torstraße

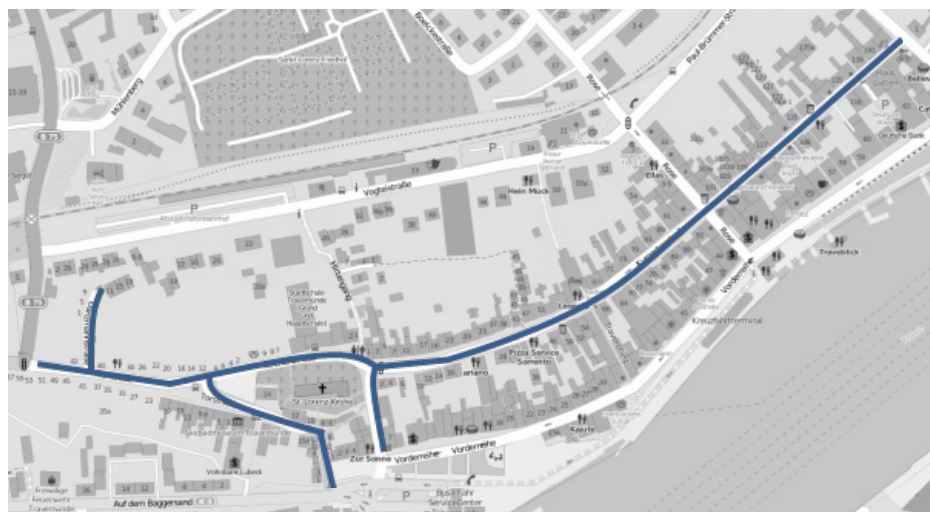
## Skizze



### 2.3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Altstadt

<b>Beschreibung</b>	Danzmannstraße, Jahrmarktstraße, Kirchenstraße, Kurgartenstraße, St.-Lorenz-Straße und Torstraße werden eine Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Die Einfahrt ist nur Anliegern, Linienbus- und Radverkehr gestattet. Hinweis: Anlieger umfasst Lieferverkehr, Besucher und Kunden. Unzulässig ist lediglich der Kfz-Durchgangsverkehr. Die Kontrolle/Ahndung ist jedoch schwierig.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Der Bereich ist geprägt durch Wohnbebauung sowie Einzelhandel. Vor diesem Hintergrund ist insb. Durchgangsverkehr als störend zu bewerten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung erhöht ferner die verträgliche Abwicklung von Kfz- und kreuzendem Fußverkehr und stärkt den Wohn- und Geschäftsstandort.
<b>Zeithorizont</b>	2021/2022

#### Lageplan





## 2.5 Prüfung Bewohnerparkvorrechte

**Beschreibung** Zur Einführung von Bewohnerparkrechten ist eine umfangreiche Prüfung des ruhenden Verkehrs im Zielgebiet notwendig. Im Wesentlichen sind die folgenden Punkte nachzuweisen:

- der allgemeine Parkdruck ist sehr hoch und
- er tritt regelmäßig auf;
- in zumutbarer Entfernung (mind. 500 m) liegen keine Parkkapazitäten vor
- private Stellplätze sind nicht im ausreichenden Maß vorhanden

Bei Umsetzung wird das Parken durch auswärtige Nutzer dort gebührenpflichtig.

**Kategorie** Kfz-Verkehr

**Begründung** Die Parkstände in den Straßenräumen in strandnahen Wohngebieten werden im Sommerhalbjahr oft durch Strandbesucher genutzt. Dies führt im jeweiligen Zeitraum zu einer starken Verknappung der Parkraumkapazität in diesen Gebieten.

**Zeithorizont** 2020

**Lageplan**



## 2.6 Prüfung Baggersand

<b>Beschreibung</b>	Der Radverkehr wird zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Zur Sicherstellung einer verträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung zwischen Kfz- und Radverkehr ist, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert.
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen: Die Einrichtung wären nur unter Verzicht auf die Parkstände möglich gewesen</li> <li>• Freigabe (des Radverkehrs) auf den Gehwege: Im Ist-Zustand zu schmal für eine Freigabe gemäß rechtlicher Bestimmungen</li> <li>• Zweirichtungsradweg (Bestand): Hohe Unfallgefahr, daher gemäß StVO nur in Ausnahmen zulässig (siehe auch 7.1)</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	2019/2020

### Lageplan



## 2.7 Schutzstreifen Teutendorfer Weg

<b>Beschreibung</b>	Im Teutendorfer Weg werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich im Mischverkehr ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen geführt werden kann.
<b>Zeithorizont</b>	2019/2020

### Lageplan



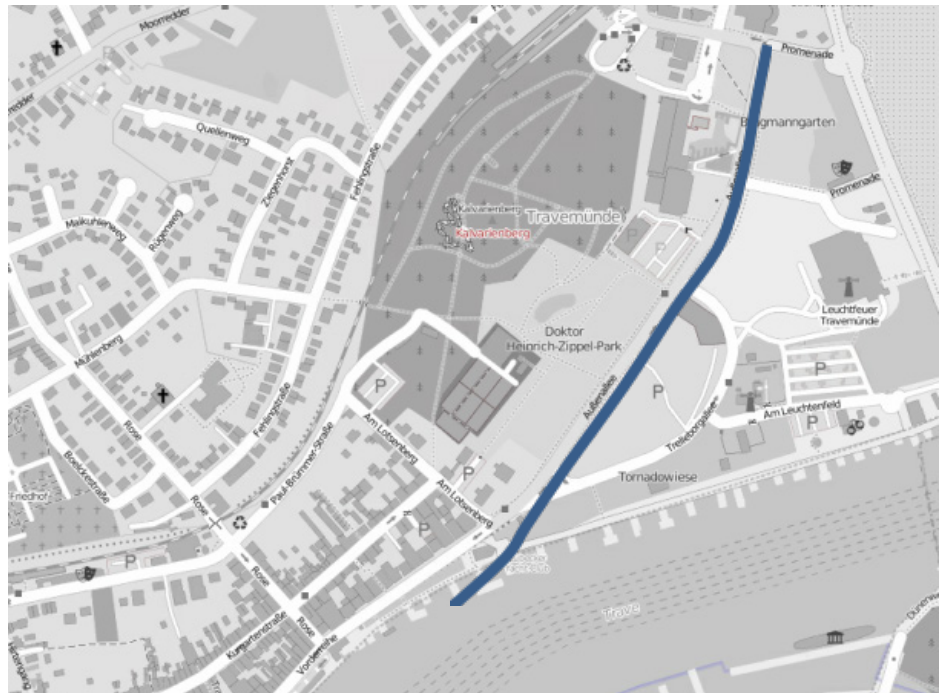
### Skizze



## 2.8 Schutz-/Radfahrstreifen Außenallee

<b>Beschreibung</b>	In der Außenallee werden beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Radverkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen im Mischverkehr geführt werden kann.
<b>Zeithorizont</b>	2019/2020

### Lageplan



### Skizze



## 2.9 Moorredder

### Beschreibung

Im Moorredder werden zwischen Brodtener Kirchsteig und altem Bahndamm auf einer Länge von knapp 650 m beidseitig 1,50 m breite Fahrrad-Schutzstreifen abmarkiert. Auf der Nordseite wird ein 2,00 m breiter Baum-/Parkstreifen eingerichtet.

### Kategorie

- Straßenraumgestaltung
- Radverkehr

### Begründung

Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass der Radverkehr nicht verträglich ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen im Mischverkehr geführt werden kann.

### Geprüfte Alternativen

- Ausbau der Gehwege auf eine Breite von jeweils 3,00 m und Freigabe für den Radverkehr
- Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bei Tempo 30, Erhalt des beidseitigen Parkens

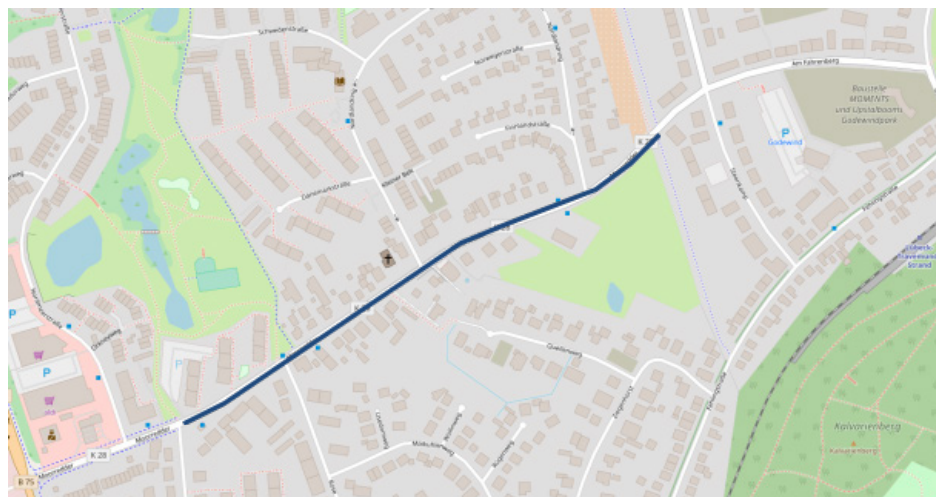
### Zeithorizont

- Beginn der Planungen: 2019
- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 2020
- Baumpflanzungen sowie bauliche Anlage des Parkstreifens: im Zuge einer grundhaften Sanierung der Fahrbahn

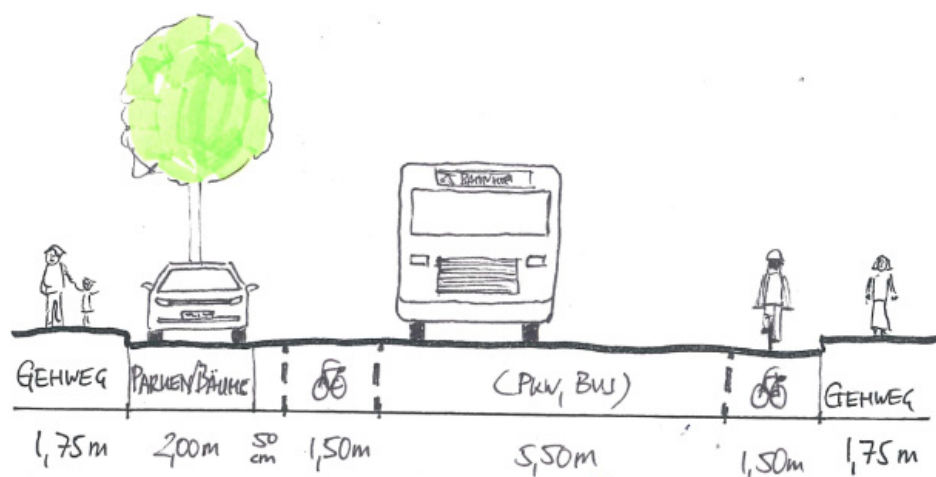
### Kostenschätzung

- Markierungen (Schutzstreifen und Parkstreifen): 25 TEUR
- Baumpflanzungen: -
- Bauliche Anlage des Parkstreifens: -

### Lageplan



### Skizze



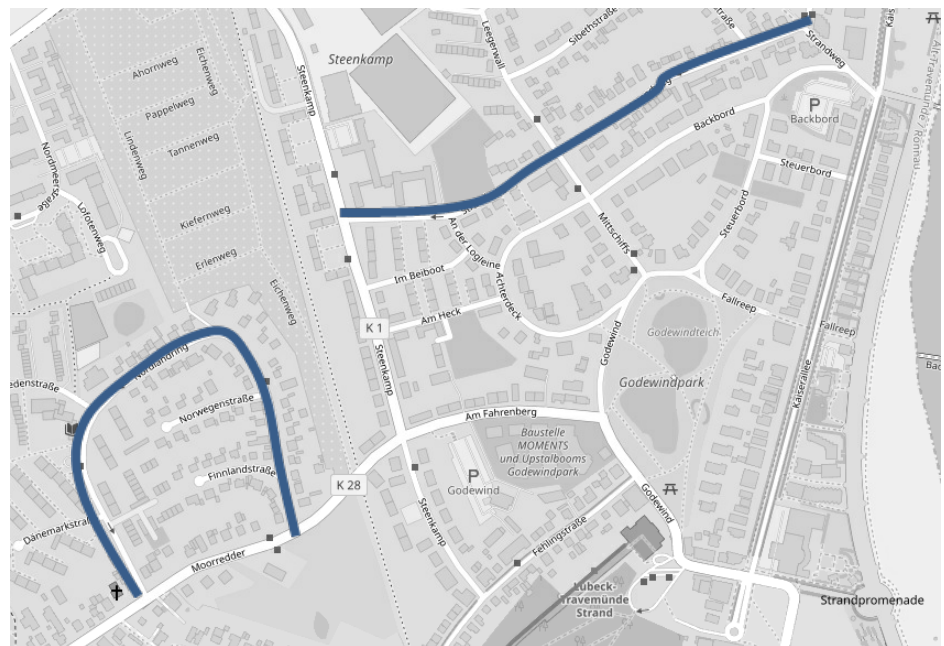




## 2.11 Freigabe von Einbahnstraßen

<b>Beschreibung</b>	Die Straßen Nordlandring und Strandweg werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
<b>Kategorie</b>	Radverkehr
<b>Begründung</b>	Beide Straßen stellen wichtige Verbindungen innerhalb des Wohngebiets (und zur Schule) dar. Aufgrund des vorliegenden, ausreichenden Straßenquerschnitts kann der Fahrradverkehr jeweils auch entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße freigegeben werden.
<b>Zeithorizont</b>	2019/2020

### Lageplan



## 2.12 Freigabe Gehweg Fallreep

**Beschreibung** Der Fallreep wird als Gehweg zusätzlich für den Radverkehr freigegeben.

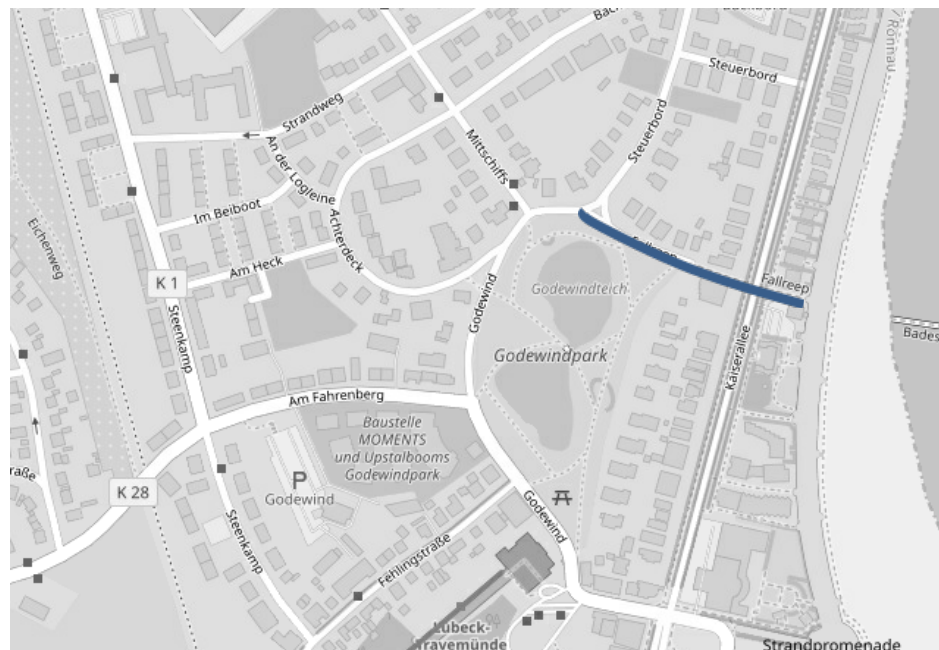
**Kategorie**

- Fußverkehr
- Radverkehr

**Begründung** Der Fallreep ist eine wichtige Wegebeziehung zum Strand. Dabei ist er so breit, dass ein gleichzeitiges Führen von Fahrrädern dort unkritisch erscheint. Auf Gehwegen, die für Radfahrer freigegeben sind, dürften letztere nur in Schrittgeschwindigkeit fahren.

**Zeithorizont** 2019/2020

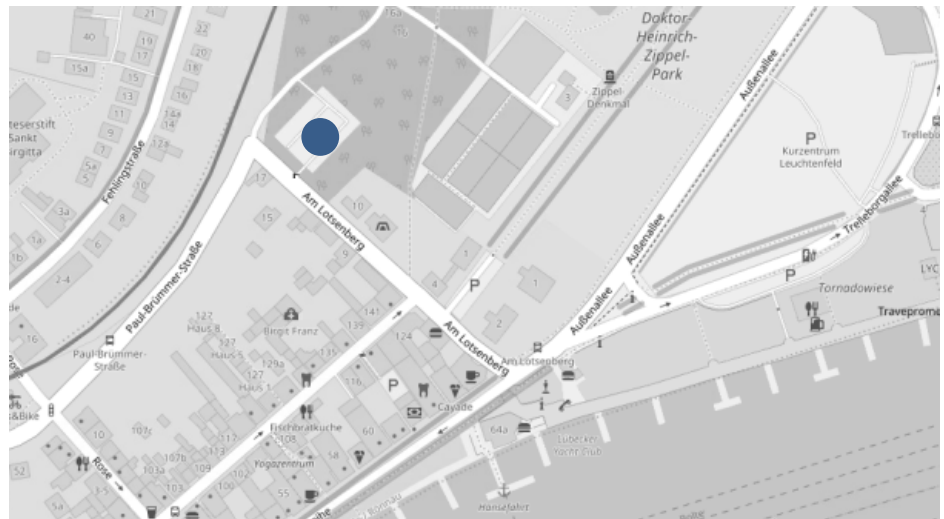
**Lageplan**



### 3. Ruhender Verkehr Besucher/Parkkonzept

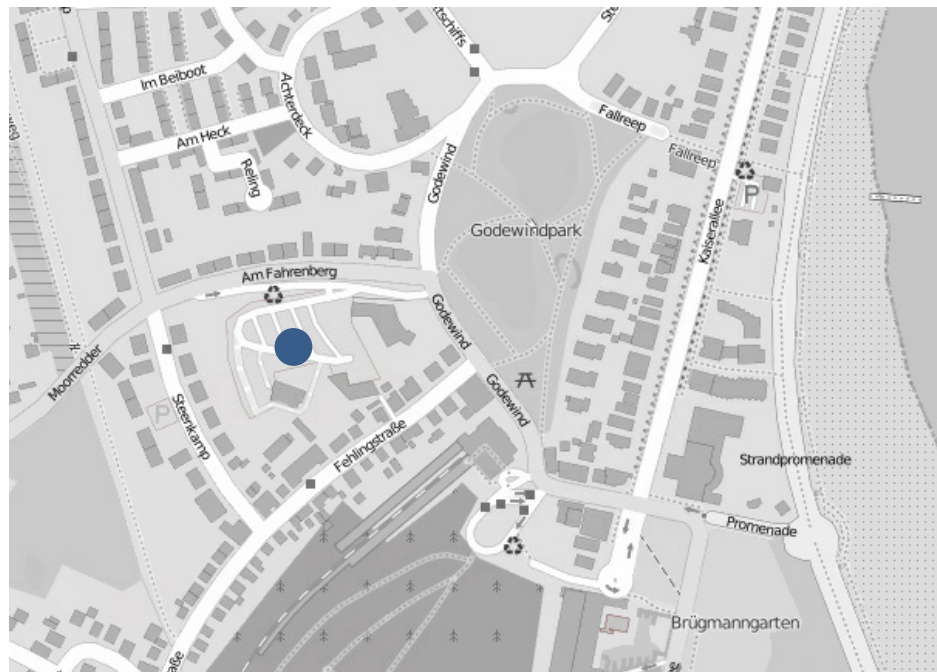
#### 3.1 Parkpalette Lotsenberg

<b>Beschreibung</b>	Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Lotsenberg eine privat betriebene Parkpalette errichtet werden (ca. 320 Plätze).
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Ruhender Verkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Mit einer Parkpalette lassen sich - in baulich vereinfachter Form - Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine deutlich höhere Anzahl an Stellplätzen. Das hier entstehende zusätzliche Angebot an öffentlichen Parkplätzen kann als Kompensation für einen Rückbau von Parkplätzen an der Trelleborgallee dienen. Voraussetzung für die Errichtung der Parkpalette ist die Schaffung von Baurecht (B-Plan-Verfahren 2019/20); Realisierung 2021-2023
<b>Zeithorizont</b>	2019 - 2023
<b>Kostenschätzung</b>	Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.
<b>Lageplan</b>	



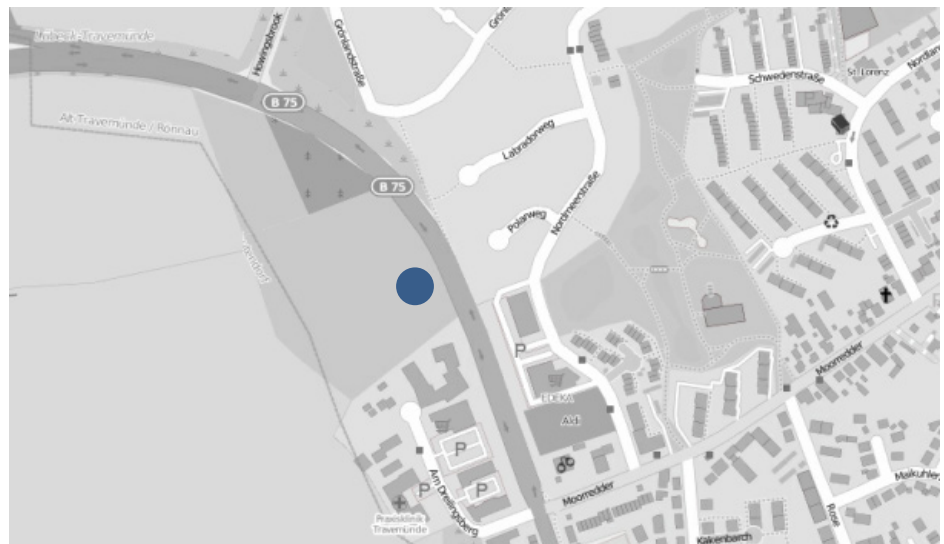
### 3.2 Parkpalette Godewind

<b>Beschreibung</b>	Zur Steigerung der Kapazität soll am Parkplatz Godewind eine Parkpalette errichtet werden. Diese Maßnahme erlaubt darüber hinaus die Rücknahme von Parkflächen am Leuchtenfeld, um dort die Planung des Landschaftsparks in Teilbereichen des Leuchtenfelds aufzunehmen (s.u.).
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Ruhender Verkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Mit einer Parkpalette lassen sich Stellplätze auf mehreren Ebenen errichten. Somit entsteht auf ähnlicher Fläche eine höhere Anzahl an Stellplätzen.
<b>Geprüfte Alternativen</b>	<u>Tiefgarage Leuchtenfeld</u> (Beschluss Bürgerschaft zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, VO/2018/05779): Die Kosten zur Herrichtung einer solchen Anlagen liegen (pro Stellplatz) im Vergleich zu einer Parkpalette im Schnitt doppelt so hoch (Rd. € 18.000 - 36.000/ Stellplatz). Dies erschwert die finanzielle Darstellbarkeit dieser Lösung. Hinzu kommt ein erhöhter Aufwand im Unterhalt. Dieser Mehraufwand wird sich in entsprechenden Gebühren widerspiegeln, was die Akzeptanz dieser Parkmöglichkeit deutlich verringert. Letzteres wird auch durch die geringere soziale Kontrolle (geringere Einsehbarkeit) negativ beeinflusst, die mit einem Bauwerk in Troglage einhergeht. Zudem wird der Eingriff in den Untergrund Belange der Archäologie tangieren, die sorgfältig abzuwägen sind. Diese o.g. Rahmenbedingungen lassen eine wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Maßnahme nicht erkennen.
<b>Zeithorizont</b>	2019 - 2023
<b>Kostenschätzung</b>	Die Finanzierung erfolgt durch einen privaten Betreiber.
<b>Lageplan</b>	



### 3.3 Überlaufparkplatz für Nachfragespitzen

<b>Beschreibung</b>	Im Bereich zwischen Howingsbrook und Dreilingsberg ist perspektivisch eine neue (Wohn-)Bebauung angedacht. Im Zuge dessen könnte in der Nähe zur B75 ein Überlaufparkplatz errichtet werden. Im Großteil des Jahres wird der Parkplatz nicht benötigt und kann anderweitig genutzt werden (für z.B. landwirtschaftliche Zwecke, Veranstaltungen o.ä.).
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Verkehr</li> <li>• Ruhender Verkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Durch Großveranstaltungen kommt es in Travemünde innerhalb eines Jahres vereinzelt zu besonders hoher Nachfrage nach Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs. Hierbei wird auch die im gesamten Ortsteil zur Verfügung stehende Parkplatzkapazität teilweise erreicht. Um temporär zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, dient die Einrichtung eines ebenerdigen und offenen Überlaufparkplatzes.
<b>Zeithorizont</b>	2022 - 2024
<b>Kostenschätzung</b>	rd. €3.000-5.000/Stellplatz
<b>Lageplan</b>	



### 3.4 Anpassung Parkleitsystem

#### Beschreibung

Das Parkleitsystem besteht aus einem System aus wegeleitender, statischer Beschilderung sowie zusätzlichen, dynamischen Anzeigetafeln (ggf. auch Wechselverkehrszeichen), die Auskunft über die aktuelle Auslastung der Kapazitäten einzelner Parkplätze (mit je über 100 Stellplätzen) geben. Das Parkleitsystem soll auch so angepasst/ erweitert werden, dass weniger Verkehr durch die Bertlingstraße geführt wird. Kostenlose Parkplätze werden hervorgehoben. An stark frequentierten Parkplätzen wird auf entsprechend adäquate Alternative hingewiesen.

#### Kategorie

- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Verkehrslenkung

#### Begründung

Ein Parkleitsystem ist nicht nur dazu geeignet, den vorhandenen Parkraum bzw. dessen Kapazitäten optimal und gleichmäßig auszunutzen. Darüber hinaus reduziert es den Kfz-Verkehr und den Parksuchverkehr, der ohne die durch das Parkleitsystem gegebenen Informationen entsteht. Als solches bildet das Parkleitsystem einen Baustein des allgemeinen Parkraumkonzeptes.

#### Zeithorizont

2021

#### Lageplan



## 4. Aufwertung des öffentlichen Raums

### 4.1 Freiraumplanerischer Wettbewerb Strandbahnhof/Bertlingstraße

<b>Beschreibung</b>	Ein freiraumplanerischer Wettbewerb soll das Bahnhofsumfeld (unter Berücksichtigung des Kombi-Bahnsteigs) neu gestalten. Hierbei wird auch die Bertlingstraße berücksichtigt sowie eine Variante mit geänderter Verkehrsführung unter Einbeziehung der Straße Am Kurgarten. Für die Fahrgäste, die das Rad nutzen, um Zugang zum Bahnhof zu erhalten wird durch die Einrichtung von B+R-Anlagen eine neue Möglichkeit geschaffen, die Fahrräder sicher zu verwahren. Mit der vorgesehenen Ladeinfrastruktur steigt gleichzeitig die Attraktivität für Fahrer von E-Bikes, diese zum Zu- bzw. Abgang vom Bahnhof zu nutzen
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• Fuß-/Radverkehr</li> <li>• ÖPNV</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Um den Kombi-Bahnsteig auch auf Seiten des Busverkehrs nutzen zu können, bedarf es einer Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zur Einrichtung der entsprechenden Haltemöglichkeiten. Dies geht einher mit einer umfangreicheren Neuordnung des Bereichs, wobei es sich in diesem Zuge anbietet die touristisch und für die Naherholung wertvolle Wegebeziehung in Richtung Strandpromenade aufzuwerten.
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiraumplanerischer Wettbewerb: 2020/2021</li> <li>• Umsetzung: bis 2025</li> </ul>
<b>Kostenschätzung</b>	Gesamtkosten je nach Umfang ca. 2,7-4,2 Mio. Euro - Fördermittel sollten eingeworben werden.

#### Lageplan



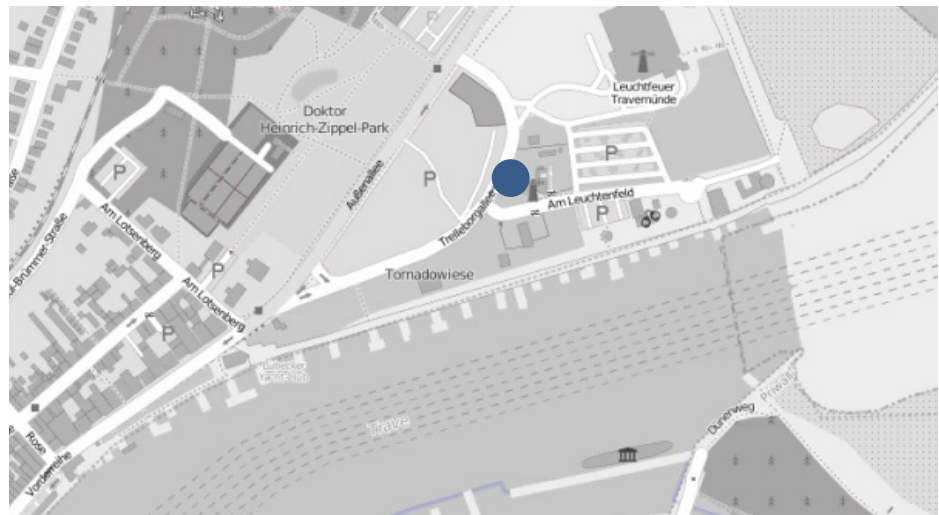
## Skizze



## 4.2 Landschaftspark Leuchtenfeld und Travepromenade

<b>Beschreibung</b>	Nach dem Bau der Parkpaletten am Godewind und Lotsenberg werden die Parkplätze am Leuchtenfeld um rd. 20 % und in der Trelleborgallee gänzlich zurückgebaut.
<b>Kategorie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• Fußverkehr</li> <li>• Kfz-Verkehr</li> </ul>
<b>Begründung</b>	Der Bau eines Landschaftsparks war ursprünglich als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der Paul-Brümmer-Straße eingeplant. Mit den oben genannten Bedingungen kann dieser durch den Rückbau der Trelleborgallee und auf Teilflächen des Leuchtenfeldes entstehen und zusammen mit der Neugestaltung der Promenade zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.
<b>Zeithorizont</b>	Umsetzung abhängig vom Bau der Parkpaletten, möglicherweise 2022-2025

### Lageplan



### Skizze

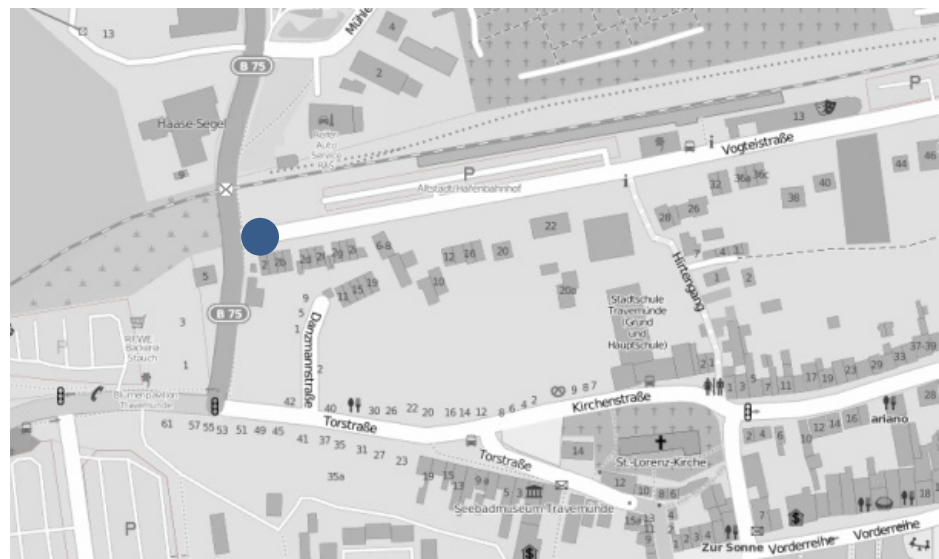




## 4.4 Gehwegergänzungen

<b>Beschreibung</b>	In der Vogteistraße, im Kowitzberg und im Strandweg sind Abschnitte vorhanden, an denen Gehwege fehlen bzw. nur unzureichend ausgebildet sind. Diese Lücken gilt es zu schließen, um durchgängige Verbindungen auch für den Fußverkehr zu schaffen.
<b>Kategorie</b>	Fußverkehr
<b>Begründung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vogteistraße:</b> Das fehlende Stück Gehweg zwingt sowohl Fußgänger als auch Kinder (bis 10 Jahren) auf dem Fahrrad zur Querung der Fahrbahn. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs aus Richtung Gneversdorfer Weg ist für die oben genannten Nutzergruppen zurzeit nicht möglich</li> <li>• <b>Kowitzberg:</b> In der Straße Kowitzberg ist abschnittsweise kein Gehweg vorhanden</li> <li>• <b>Strandweg:</b> Der Straßenquerschnitt des Strandwegs ist gering. Dies betrifft vor allem den Gehweg. Eine kontinuierliche Nutzung des Gehwegs ist für Fußgänger zurzeit nicht möglich. Gleichzeitig handelt es sich beim Strandweg um einen Schulweg</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vogteistraße:</b> 2021 - 2025</li> <li>• <b>Kowitzberg und Strandweg:</b> 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)</li> </ul>
<b>Kostenschätzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kowitzberg:</b> ca. 60.000 Euro</li> <li>• <b>Strandweg:</b> ca. 150.000 Euro</li> </ul>

### Lageplan

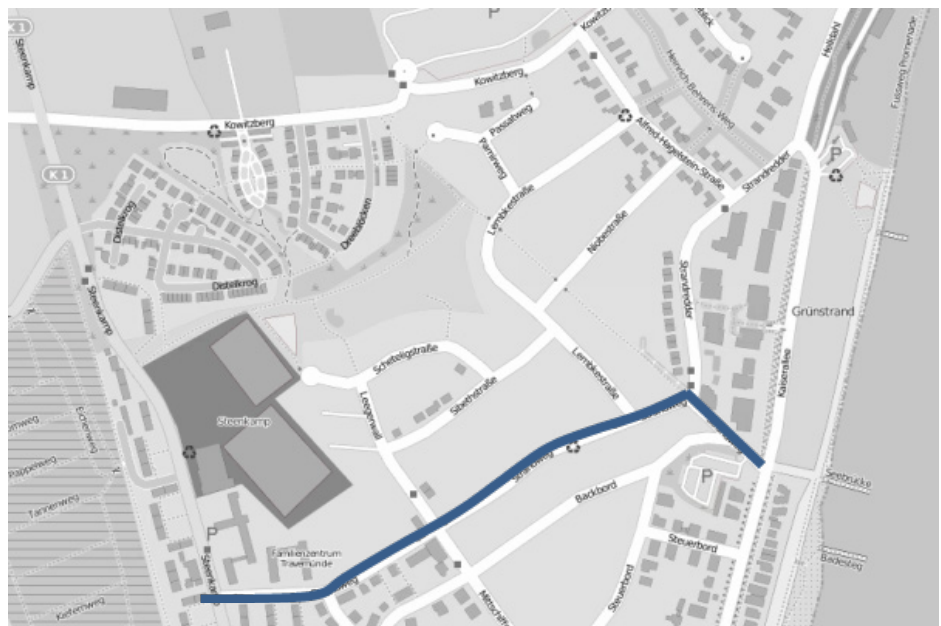


Lageplan Vogteistraße

## Lageplan



Lageplan Kowitzberg



Lageplan Strandweg

## 4.5 Querungshilfen

### Beschreibung

Zur Sicherung von Querungen können an diversen Mittelinseln zum Einsatz kommen. Auf diese Weise können die Richtungsfahrbahn separat gequert werden. Darüber hinaus wird ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt erzielt, da z.B. der gerade Verlauf der Straße durch vertikale mittige Elemente unterbrochen wird. Die Art der Einrichtung einer Querungshilfe muss im weiteren Verlauf geprüft werden und ist offen (z.B. Ampel, Zebrastreifen, Shared Space). Einsatzorte:

- **Moorredder/ alter Bahndamm**
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz**
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße**
- **Godewind:** Auf der Straße am Godewind wird die Installation von Querungshilfen geprüft.
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Zwischen Gneversdorfer Weg und Brodtener Kirchsteig erhält die Straße Mühlenberg eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung und/ oder Querungshilfen.
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** Am Beginn der Wohnbebauung erhält die Nordmeerstraße eine punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (z.B. Engstelle durch Vorstreckung des Gehweges auf der östlichen Straßenseite).

### Kategorie

- Fußverkehr
- Radverkehr

### Begründung

- **Moorredder / alter Bahndamm:** Die alten Bahntrasse fungiert heute als Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung von Ortseingang bis zur Fehlingstraße. Dabei wird sie lediglich durch die Straße Moorredder gekreuzt. Dort besteht bisher keine hervorgehobene/ gesicherte Querungsstelle.
- **Außenallee / Bereich Parkplatz:** Die Außenallee verfügt über einen großzügigen Straßenquerschnitt. Dies erschwert das fußläufige Queren der Fahrbahn. Aus Richtung der dortigen Parkplätze sowie der angrenzenden Hotelanlagen ist dieser Kreuzungspunkt der Zugang in Richtung Zielen der Promenade.
- **Am Lotsenberg / Kurgartenstraße:** Die Querungshilfe ermöglicht ein leichteres und sichereres Kreuzen der Straße für alle Nutzer (Fußgänger und Radfahrer) aus Richtung Parkplatz, Parkallee und Kurgarten mit dem Ziel Innenstadt und Vorderreihe.
- **Godewind:** Da sich der Fußverkehr mit Fertigstellung der Parkpalette am Godewind aus der Anlage erhöhen wird, bedeutende Ziele der Naherholung (z.B. Godewindpark und Strand) und der Strandbahnhof in unmittelbarer Reichweite sind, ist mit entsprechend steigendem Querungsbedarf über die Straße Godewind zu rechnen. Mögliche Varianten sind Mittelinsel am Moorredder, Shared Space am Fahrenberg (mit Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) oder Umgestaltung Godewind und Fahrenberg (ab Einmündung zur Parkpalette) - bei zukünftig weniger Verkehr.
- **Mühlenberg / Gneversdorfer Weg:** Die Straße Mühlenberg ist geprägt durch Wohnbebauung. Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den Regelwerken. Gleichzeitig ist die Fahrbahn im Bereich der Einfahrt (Ecke Gneversdorfer Weg) sehr großzügig dimensioniert. Dies erschwert eine Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr und lädt zu schnellem Fahren ein. Diese Maßnahme soll diesem Umstand Abhilfe schaffen und gleichzeitig das Bewusstsein für den Charakter der (Wohn-)Straße stärken und den Eingang in die dahinter befindlichen Wohngebieten gestalten.

**Begründung**

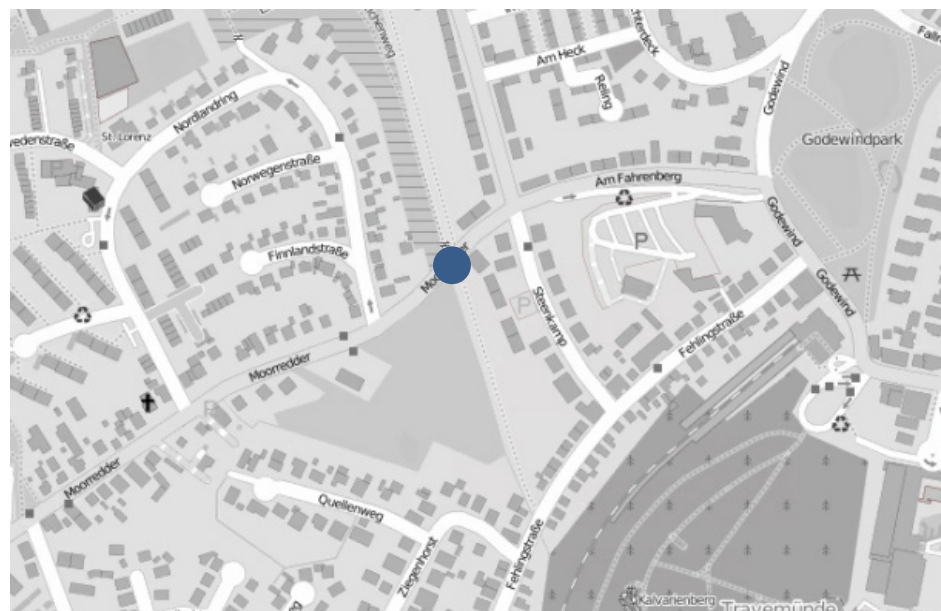
- **Nordmeerstraße / Polarweg:** Die Nordmeerstraße ist geprägt durch Wohnbebauung. Allerdings schlägt sich der Übergang aus dem Gewerbegebiet nicht in der Straßengestaltung nieder. Dadurch kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten.

**Zeithorizont**

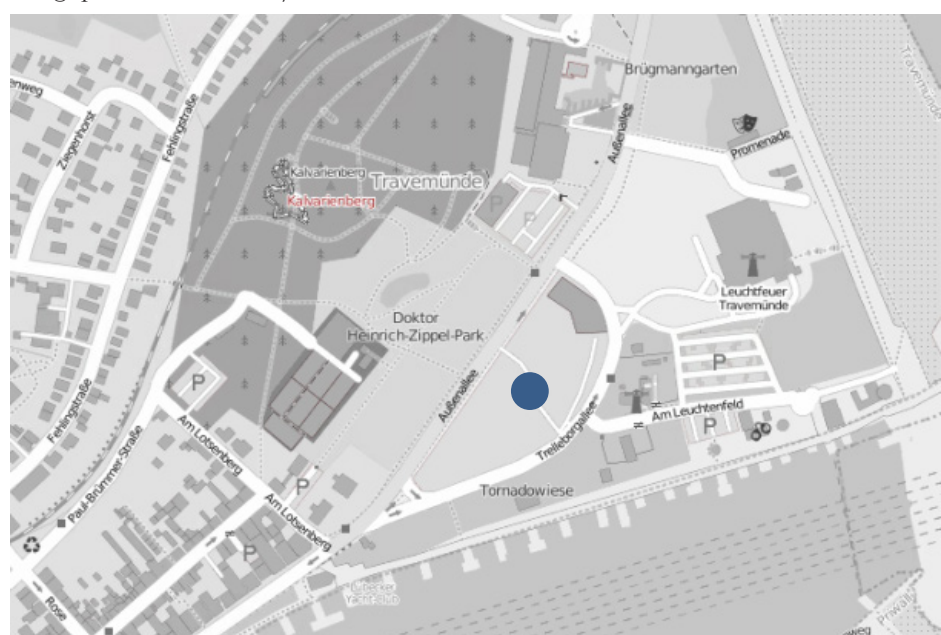
- **Moorredder/ alter Bahndamm:** Prüfung: 2018, Umsetzung: bis 2025
- **Außenallee/ Bereich Parkplatz:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Lotsenberg und Rückbau der Trelleborgallee (siehe auch 4.2.), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Am Lotsenberg/ Kurgartenstraße:** Verkehrszählung: 2018, Umsetzung: 2021-2025
- **Godewind:** Nach Fertigstellung der Parkpalette am Godewind (siehe auch 3.2), Prüfung: 2018, Umsetzung: 2020 (parallel zu Maßnahme 2.8)
- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)
- **Nordmeerstraße/ Polarweg:** 2018 (Prüfung), 2021-2025 (baulich)

**Kostenschätzung**

- **Mühlenberg/ Gneversdorfer Weg:** Max. 500 TEUR

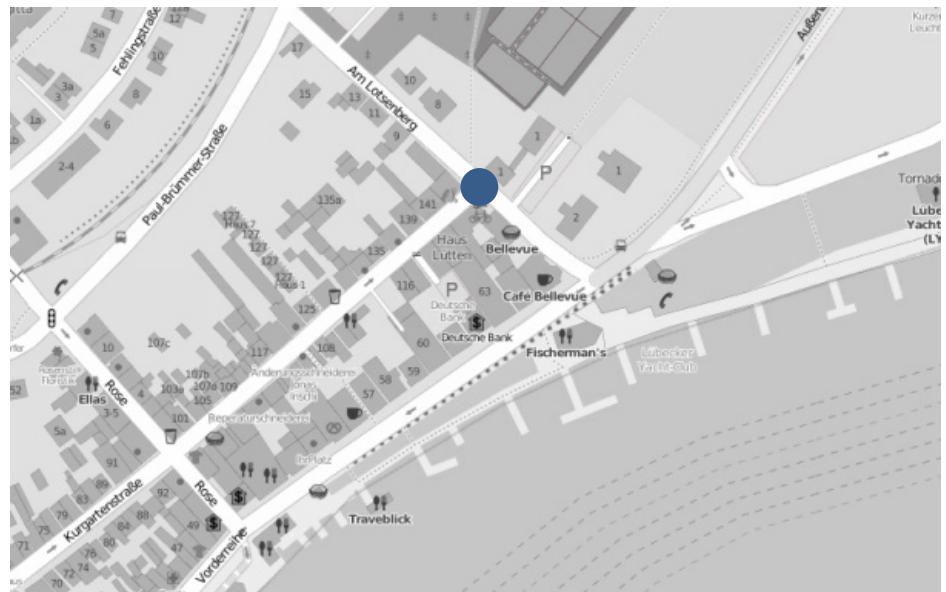
**Lageplan**

Lageplan Moorredder / alter Bahndamm



Lageplan Außenallee / Bereich Parkplatz

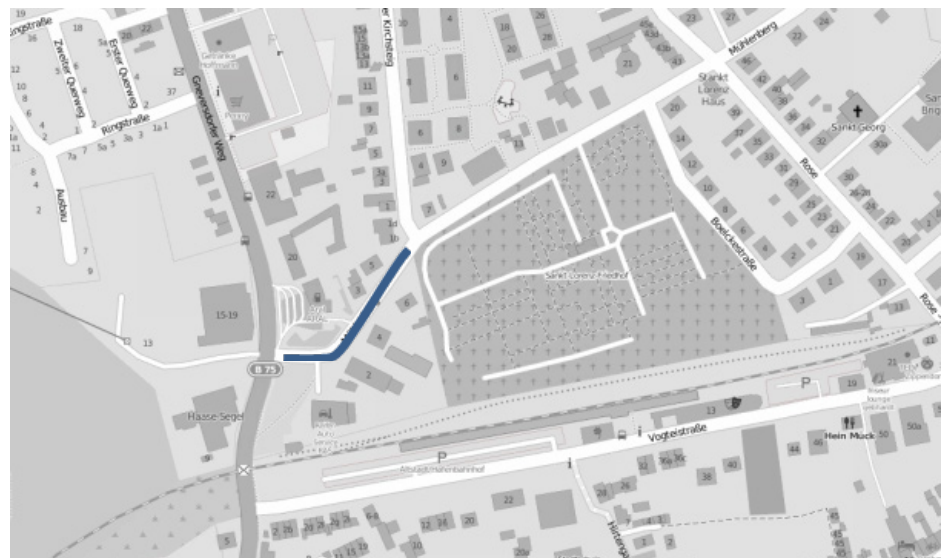
## Lageplan



Lageplan Am Lotsenberg / Kurgartenstraße

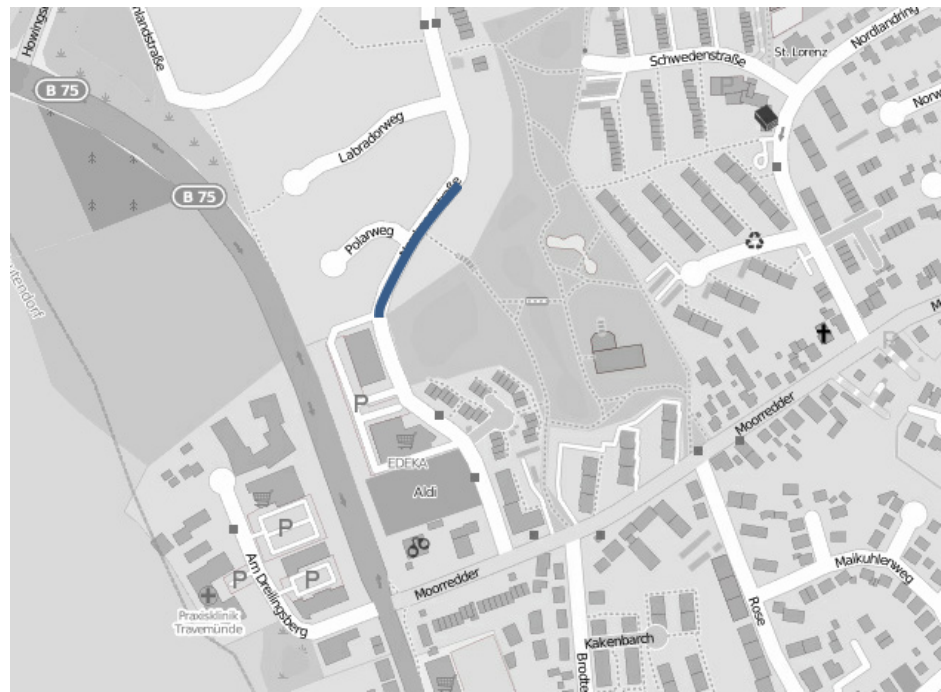


Lageplan Godewind



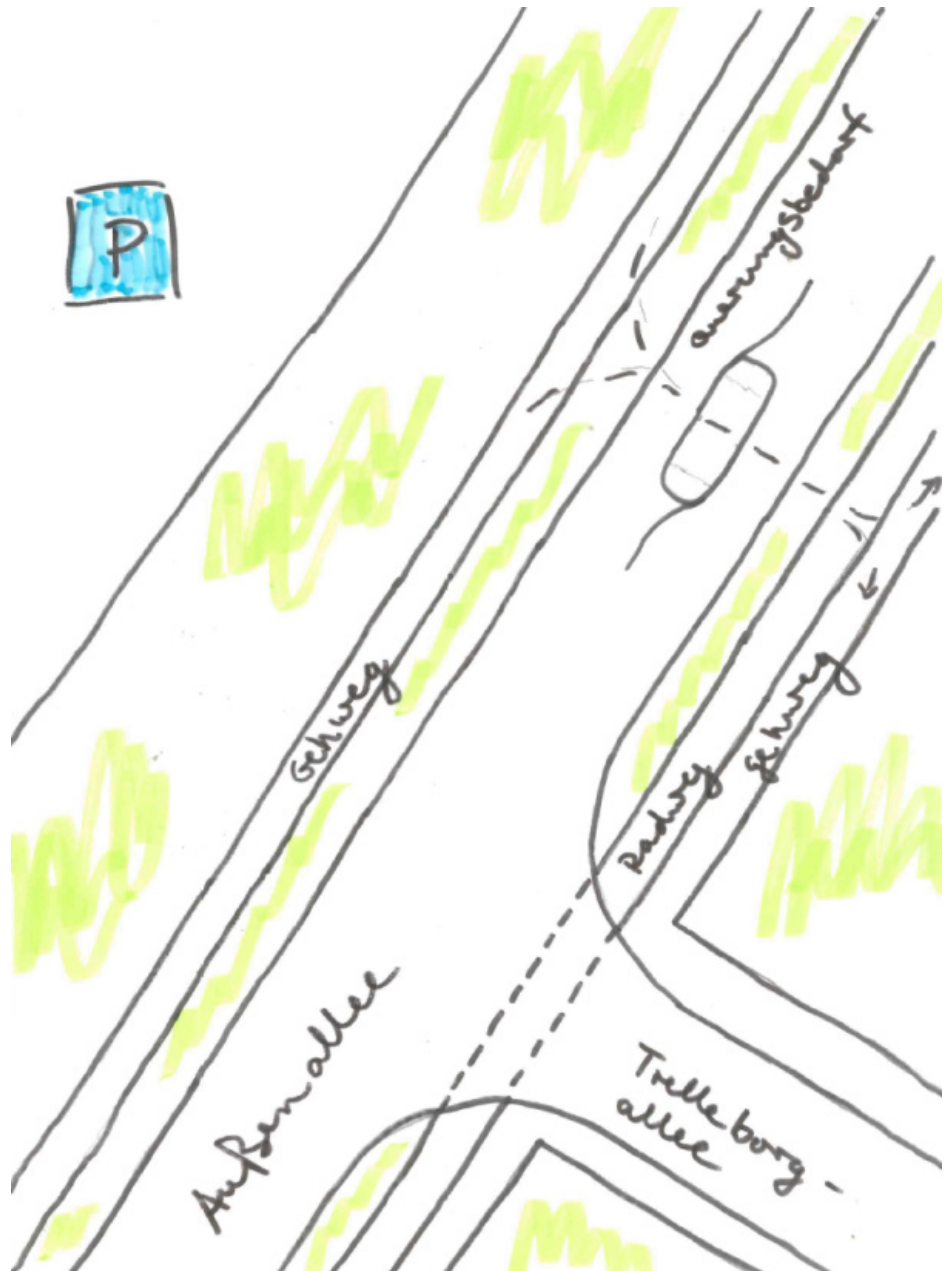
Lageplan Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

## Lageplan



Lageplan Nordmeerstraße / Polarweg

## Skizze



Skizze Außenallee / Bereich Parkplatz

## Skizze

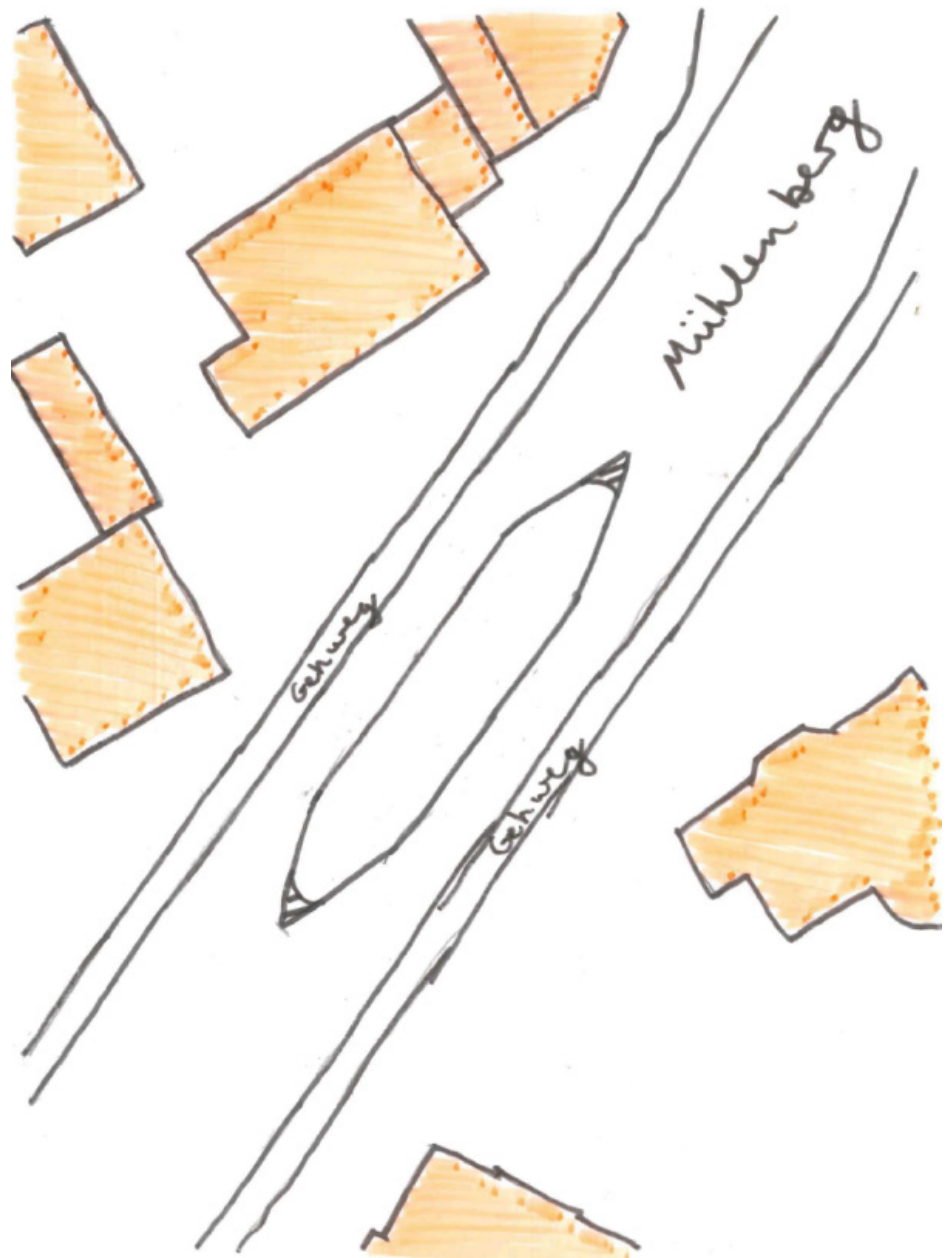


Skizze Am Lotsenberg / Kurgartenstraße



Skizze Nordmeerstraße / Polarweg

## Skizze



Skizze Mühlenberg / Gneversdorfer Weg

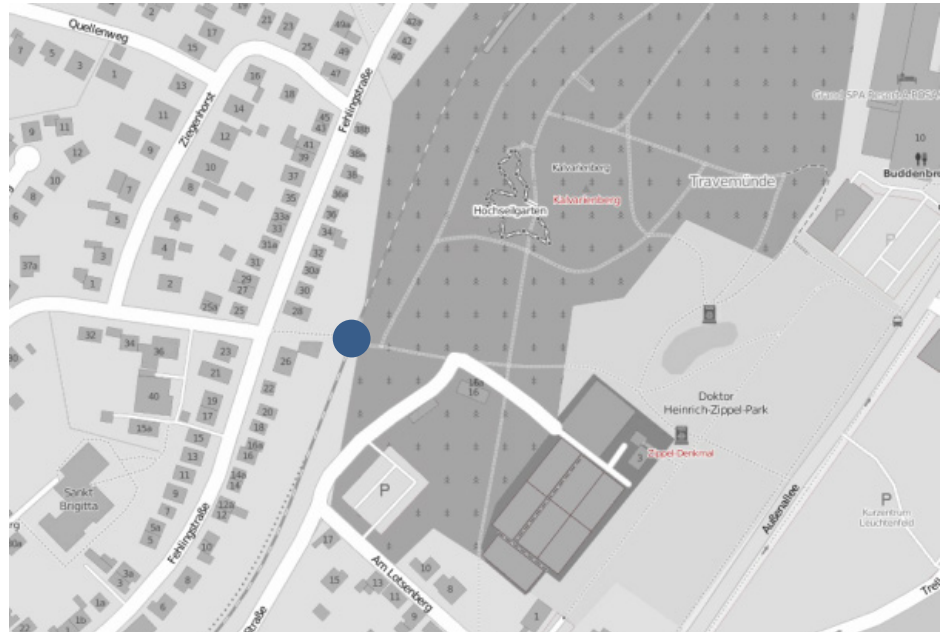


Skizze Moorredder / alter Bahndamm

## 4.6 Fußgängerunterführung Fehlingstraße/ Kalvarienberg

<b>Beschreibung</b>	Der Tunnel/ die Fußgängerunterführung, die von der Fehlingstraße die Gleise quert und zum Kalvarienberg führt, erhält eine gestalterische Aufwertung.
<b>Kategorie</b>	Fußverkehr
<b>Begründung</b>	Die Fußgängerunterführung stellt eine wichtige Stadtteilverbindung da. Damit er nicht zum Angstraum wird ist eine gestalterische Aufwertung ein geeignetes Mittel.

### Lageplan





► **Nr. VO/2019/07291-02**  
öffentlich

Lübeck, 18.06.2019

## Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:  
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### Änderungsantrag des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde"

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

Das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlage wird in den folgenden Punkten verändert. Ziel dieser Änderungen ist insbesondere, auch in Travemünde die ökologische Verkehrswende voranzutreiben und die Aufenthaltsqualität vor Ort („sanfter Tourismus“) zu verbessern, indem prioritär verbesserte Anreize und Infrastruktur für die Verkehrsträger des Verkehrsverbundes (Fußgänger\*innen, Fahrradfahrende, ÖPNV) geschaffen werden.

1. Eine zweite Haupterschließung Travemündes wird nicht geplant. Ziel und Aufgabe der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist, das Volumen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und bis 2030 auf andere Verkehrsträger umzuleiten, um die Notwendigkeit einer zweiten Haupterschließung zu verhindern. Wesentlicher Bestandteil dieser Maßnahmen sind:
  - a. Konzeptionierung der neuen Siedlung „Teutendorfer Weg“ als weitgehend autofreies Wohnquartier (angelehnt an Vorbilder wie Weißenburgsiedlung in Münster und Vauban in Freiburg).
  - b. Einrichtung von Park & Ride-Infrastruktur (insbesondere in Stoßzeiten) mit Außenparkplätzen am Ortsrand, z.B. Dreilingsberg und Howingsbrook, und moderner Anschlussmobilität (siehe Punkte 2 und 4).
2. Der ÖPNV in Travemünde wird ausgebaut und seine Attraktivität gesteigert. Hierzu werden insbesondere folgende Maßnahmen durchgeführt:
  - a. Tariflicher Anschluss der Priwall-Fähre an den ÖPNV, so dass der Fahrpreis in der Zone Travemünde enthalten ist, inklusive kostenloser Fahrradmitnahme.
  - b. Einrichtung eines kostenfreien Shuttle-Verkehrs (mit sehr hoher Frequenz in Stoßzeiten) zwischen Außenparkplätzen und Hauptstrand.

- c. Sukzessive Umrüstung der Fähren auf alternative Antriebe (Elektro-Antrieb oder Brennstoffzelle).
  - d. Verbesserung des Busnetzes, insbesondere durch:
    - i. Ausweitung der Busverbindung zwischen Travemünde und Lübeck von ca. 23.30 Uhr bis ca. 4 Uhr (Linien 30/31/40).
    - ii. Deutliche Steigerung der Taktung der Busse innerhalb Travemündes (Linien 35/38).
    - iii. Ergänzung des Schnellbusses zwischen Lübeck und Travemünde um Linien mit zusätzlichen Haltestellen.
3. Die Parkpaletten auf den Parkplätzen Lotsenberg und Godewind werden, soweit noch kein Baurecht besteht, nicht gebaut. Sie würden zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bis ins Zentrum von Travemünde führen und Architektur, Ästhetik und Aufenthaltsqualität des Seebades beeinträchtigen. Zudem erscheint eine Finanzierung durch private Betreiber nicht gesichert. Analog zu 1) ist die Nachfrage nach Parkplätzen durch zunehmende Nutzung des Verkehrsverbundes und ggf. durch einen Shuttle-Service zu reduzieren.
4. Innovative Zukunftstechnologien werden im Mobilitätskonzept durch gezielte Maßnahmen gefördert. Hierzu zählen:
- a. Integration Travemündes in ein in Lübeck zu installierendes Fahrrad-(VO/2017/05069) und E-Scooterleihsystem.
  - b. Ausweitung von Ride-Sharing-Diensten nach Travemünde (z.B. Lümo in Lübeck oder e.GO Mover auf Sylt), insbesondere zu den Stoßzeiten.
  - c. Ausbau des Radwegenetzes für gemeinsame Nutzung mit E-Rollern.
5. Zum Ausbau der Fußweg- und Fahrradinfrastruktur und zur Förderung des Fahrradfahrens und der Fußgänger\*innen werden folgende Maßnahmen durchgeführt:
- a. Der Moorredder wird in östlicher Fahrtrichtung zur Einbahnstraße für KFZ/LKW. Zudem werden dort die Fahrradstreifen auf jeweils 2m verbreitert und baulich von der Straße getrennt.
  - b. Der Steenkamp wird zwischen Moorredder und Howingsbrook in nördlicher Fahrtrichtung zur Einbahnstraße.
  - c. Der Radverkehrsstreifen auf dem Gneversdorfer Weg Richtung Süden verläuft durchgängig auf der Fahrbahn und wird baulich durch Überfahrschwellen abgetrennt. Hierzu wird die Verkehrsinsel auf Höhe des Penny-Supermarktes entfernt.
  - d. Der Kowitzberg bekommt einen durchgängigen Fuß- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird reduziert.
  - e. Der Fahrradweg am Ende der Travemünder Landstr. Richtung Süden wird durchgängig ausgebaut und wird baulich durch Überfahrschwellen abgetrennt.
  - f. Die folgenden Wege werden landschaftsadäquat mit einem fahrradfreundlichen Belag ausgebaut:
    - i. Entlang der ehemaligen Bahnstrecke parallel des Steenkamps.
    - ii. Von An der Bäk zum Dreilingsberg/Gneversdorfer Weg.
    - iii. Vom Steenkamp bis Lembkestr./Kowitzberg.

- g. Die unfallträchtige Kreuzung Ivendorfer Landstr./Teutendorfer Weg wird durch geeignete Maßnahmen sicherer gemacht.
  - h. Der Ostseeküstenradweg wird über die Kurgartenstr. geführt und eine baulich von der Straße getrennte Verbindung zur Kaiserallee geschaffen.
  - i. Die Eisenbahnquerung in der Rose wird für KFZ/LKW gesperrt.
  - j. Die Einfahrt in den Mühlenberg vom Gneversdorfer Weg wird für KFZ/LKW gesperrt.
6. Der geplante Überlaufparkplatz Dreilingsberg wird zum Außenparkplatz ausgebaut und erhält eine Zufahrt über den Gneversdorfer Weg.
7. Zur Inklusion von Einheimischen und Tourist\*innen sind zusätzliche Maßnahmen für Barrierefreiheit notwendig. Hierzu erstellt die Verwaltung bis Ende 2019 ein ergänzendes Nachtragskonzept.
8. Der Priwall ist in ein „Mobilitätskonzept Travemünde“ einzubeziehen. Hierzu erstellt die Verwaltung bis Ende 2019 ein ergänzendes Nachtragskonzept.

**Begründung:**

Erfolgt mündlich.

**Anlagen :**

Ausschussmitglied

**► Nr. VO/2019/07765  
öffentlich**

Lübeck, 28.05.2019

**Vorlage****Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung****Bearbeitung: Christine Koretzky (E-Mail: christine.koretzky@luebeck.de Telefon: 122-6127)****Vorgaben Wettbewerb Schlachthof****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.06.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.06.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
17.06.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.06.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.06.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, einen Wettbewerb für das ehemalige Schlachthofareal und die direkt angrenzenden Bereiche entsprechend der Varianten 1 auszuloben.

**Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: keine  
Ergebnis:

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


Ja  
Nein

Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht in besonderem Maße berührt.

Die Maßnahme ist:


neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:


Nein  
Ja (Anlage 1)

**Begründung:**

Die Bürgerschaft hat am 28.03.2019 mit der Vorlage VO/2019/07240 beschlossen, einen städtebaulichen Wettbewerb für das ehemalige Schlachthofgelände und angrenzende Grundstücke in 2019 durchzuführen.

Den Interessen des Eigentümers des Schlachthofareals steht die fachliche Beurteilung der Verwaltung zur Ansiedlung eines Verbrauchermarktes entgegen. Um den Wettbewerb zielführend ausloben zu können, ist ein Beschluss der Politik notwendig, welche der beiden sich daraus ergebenden Varianten Grundlage der Auslobung werden soll.

### **Variante 1 – Vorschlag gemäß fachlicher Haltung der Verwaltung:**

In diversen Vorlagen (VO/2015/03113, VO/2016/04014, VO/2016/03319) hat die Verwaltung regelmäßig die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes mit 3.800 m<sup>2</sup> VK abgelehnt.

Als wesentliche Gründe wurden angeführt, dass bereits eine ausreichende Nahversorgung besteht, eine Ansiedlung in der Größenordnung nicht mit den Zielen des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept vereinbar ist und negative Auswirkungen auf andere zentrale Versorgungsbereiche nicht ausgeschlossen werden können. Die Verwaltung hat sich für eine behutsame Einzelhandelsentwicklung am bestehenden Einzelhandelsstandort Ecke Matthäistraße/Schwartauer Allee (Neubau und/oder Erweiterung) eingesetzt, auch im Hinblick darauf, dass ein weiterer Nahversorger mit 1.600 m<sup>2</sup> VK an dem Standort Bei der Lohmühle 84 entstehen wird.

Der Einzelhandelsgutachter Lademann und Partner führt in seinem Gutachten vom Juni 2016 aus, dass die Ansiedlung des Verbrauchermarktes mit insgesamt 3.800 m<sup>2</sup> VK auf dem ehemaligen Schlachthofgelände, bereits ohne Betrachtung des Planvorhabens Bei der Lohmühle 84, negative städtebauliche Folgewirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche nach sich ziehen kann. Mittlerweile hat die Bürgerschaft am 28.03.2019 den Satzungsbeschluss für den B-Plan 04.32.00 gefasst, um an dem Standort Bei der Lohmühle 84 das Vorhaben mit 1.600 m<sup>2</sup> VK<sup>1</sup> zu ermöglichen. Die Landesplanung Schleswig-Holstein weist in ihrer Stellungnahme zum B-Plan 04.32.00 darauf hin, dass eine kumulative Betrachtung beider Vorhaben rechtlich erforderlich ist. In der aktuellen Konzeption des Verbrauchermarktes am Schlachthof hat der Investor die Verkaufsfläche zwar auf 3.300 m<sup>2</sup> VK reduziert (inkl. Getränkemarkt und Konzessionären) - da die Verkaufsfläche an dem Standort Bei der Lohmühle in einer vergleichbaren Dimension erhöht wurde, können negative städtebauliche Folgewirkungen weiterhin nicht ausgeschlossen werden, da die Gesamtgrößenordnung der Verkaufsflächen in dem vom Gutachter betrachteten Einzugsbereich nahezu unverändert bleibt. Dabei spielt auch der geplante Anteil von 10 % zentrenrelevanten Randsortimenten eine erhebliche Rolle, der mit einer VK von 330 m<sup>2</sup> im Verhältnis sehr umfangreich ist.

Es ist zu befürchten, dass der integriert gelegene und fußläufig gut erreichbare Nahversorger Ecke Matthäistraße/Schwartauer Allee voraussichtlich schließen wird und der geplante Nahversorger am Standort Lohmühle 84 unter diesen Rahmenbedingungen vermutlich gar nicht erst errichtet wird, da keiner dieser beiden Nahversorger wirtschaftlich zu betreiben wäre.

Darüber hinaus wurde in den Vorlagen der Verwaltung angeführt, dass der Standort des ehem. Schlachthofs auch schon vor der aktuellen Wohnungsbaudiskussion aus städtebaulicher Sicht prädestiniert für Wohnnutzungen und öffentliche Grünflächen ist. Im Gegensatz zur Variante 2 kann auf dieser Fläche ein substantieller Beitrag zur Wohnraumversorgung in Lübeck mit 300-400 Wohnungen geleistet werden. In Lübeck bzw. insbesondere in innenstadtnaher Lage besteht ein großer Bedarf an Wohnbauflächen, es besteht kein zusätzlicher Bedarf an weiteren Einzelhandelsflächen.

Durch die Ansiedlung eines zusätzlichen großflächigen Verbrauchermarktes ist von einer zunehmenden Verkehrsbelastung sowohl auf der Schwartauer Allee als auch auf der bereits stark belasteten Lohmühle auszugehen. Die Verwaltung geht davon aus, dass der Markt aufgrund seiner geplanten Verkaufsfläche ein überdurchschnittlich großes Einzugsgebiet aufweisen würde und damit eine hohe Kfz-Belastung auf den übergeordneten Erschließungsstraßen induziert. Die Hansestadt Lübeck hat die Aufnahme des Gesamtumfeldes Schlachthof und Roddenkoppel in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West beantragt. Städtebauliche Zielsetzung im Rahmen dieses Prozesses ist die Reduzierung der Barrierewirkung der Schwartauer Allee, was durch die zunehmenden Verkehr erschwert werden würde.

---

<sup>1</sup> In dem Einzelhandelsgutachten von Lademann und Partner aus Juni 2016 wurde für die Berechnungen ein Verbrauchermarkt mit insg. 3.800 m<sup>2</sup> VK auf dem ehemaligen Schlachthofgelände und ein Lebensmittelmarkt mit 1.200 m<sup>2</sup> VK an dem Standort Bei der Lohmühle 84 zu Grunde gelegt.

#### Vorgaben für den Wettbewerb:

- Integriertes, städtebauliche Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Gebiet zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Einsiedelstraße und Katharinenstraße
- Entwicklung eines in Stufen entwickelbaren gemischt genutzten, überwiegend dem Wohnen vorgehaltenen Quartiers unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen und Bauten
- Grünverbindung zwischen St. Lorenz-Nord und Roddenkoppel, Naherholung
- Erweiterung der Verkaufsflächen des bestehenden Verbrauchermarktes auf 1.600 m<sup>2</sup> VK
- Konzeptionelle Einbindung der angrenzenden Bereiche

#### **Variante 2 – Vorschlag des Eigentümers des Schlachthofgeländes:**

Der Eigentümer plant, das Schlachthofareal als Quartier neu zu entwickeln. Anders als zuvor ist der Verbrauchermarkt lediglich als ein Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zu sehen. Wünsche und Anregungen der Bevölkerung und Politik wurden in einer Konzeptidee der Lübecker Architekten PPP berücksichtigt, die Wohnen, Arbeiten, Freizeit und die Nahversorgung unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes vorsieht.

Bestandteil der Entwicklung ist nun soweit möglich die Erhaltung und Erlebarmachung der historischen Bausubstanz. Diese soll Platz für Neues bieten – sei es eine Kita, ein Archiv, ein Quartierscafé oder eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten. Das Konzept sieht weiterhin die Schaffung von Wohnbebauung mit rund 12.700 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche im Geschosswohnungsbau vor. Bei einer Wohnungsgröße von 70 m<sup>2</sup> könnten rund 130 Wohneinheiten realisiert werden. Hiervon werden mindestens 30 % als geförderter Wohnraum entwickelt. Ebenfalls vorgesehen ist die Schaffung von kleineren und in Teilen öffentlichen Grünflächen, welche in Innenhöfen und entlang der Viehtrift neu angelegt werden können. Im Vergleich zu Variante 1 ist ein geringerer Grünflächenanteil vorgesehen. Seitens der Verwaltung wird ein höherer Grünflächenanteil angestrebt.

Der Verbrauchermarkt wird mit einer Größe von insgesamt 3.100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche inklusive Getränkemarkt plus einigen Konzessionären auf rd. 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche geplant. Im Rückblick auf die ursprünglichen Planungen ist die Verkaufsfläche bereits mehrmals verkleinert und nun im Vergleich zum Konzept von 2016 abermals um 500 m<sup>2</sup> reduziert worden. Ein vom Eigentümer beauftragtes Gutachten der CIMA zeigt die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Leitsätzen des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts Lübecks und kommt zu dem Ergebnis, dass der Markt auch unter Einbeziehung der neu geschaffenen Verkaufsfläche an der Lohmühle als verträglich einzustufen ist. Die Entwicklung wird als positiv bewertet, um einen städtebaulichen Missstand zu beheben und gleichzeitig die wohnortnahe Versorgung zu stärken.

Der mit Abstand größte Teil des Sortiments sind Lebensmittel und Drogerieartikel, die der Nahversorgung dienen. Lediglich zur Abrundung des Kernsortimentes werden branchenüblich auf max. 10 % der Verkaufsfläche Randsortimente angeboten. Ergänzende Fachmärkte mit zentrenrelevanten Sortimenten werden ausdrücklich ausgeschlossen.

#### Vorgaben für den Wettbewerb:

- Realisierungswettbewerb für das Quartier am Schlachthofgeländes inklusive Wohnungen und für einen Verbrauchermarkt mit 3.100 m<sup>2</sup> VK inklusive Getränkemarkt plus Konzessionären auf rd. 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
- Städtebaulich verträgliche Verortung der Stellplätze
- Nachnutzung des denkmalgeschützten Verwaltungsbaus und der Großviehschlachthalle mit Wohnungsbau und öffentlichen Nutzungen
- Grünverbindung zwischen St. Lorenz-Nord und Roddenkoppel; Naherholung

- Konzeptionelle Einbindung der angrenzenden Bereiche

Hinweis:

Das Gelände des Schlachthofes steht als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Inwieweit großvolumige Ansiedlungen in Form eines Verbrauchermarktes oder andere Nutzungen wie Wohnungsbau mit diesem Schutzstatus in Übereinstimmung gebracht werden können, ist mit der Denkmalpflege im weiteren Verfahren noch abschließend zu klären.

**Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen

► **Nr. VO/2019/07812-01**  
**öffentlich**

**Lübeck, 19.06.2019**

## **Interfraktioneller Antrag**

### **Fraktionen:**

Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Fraktionslos

Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

Geschäftsstelle der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

**Bearbeitung:** Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

## **SPD, CDU, Grüne, FW&GAL; BM Möller: AT zu "Transparenz bei Löhnen für mehr Lohngerechtigkeit - Gendermonitoring bei städt. Beteiligungsgesellschaften"**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
20.06.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird gebeten,

1. ein Gender-Monitoring durch das Teilnehmungscontrolling bei den Gesellschaften der Hansestadt Lübeck unter Beteiligung des Frauenbüros durchzuführen,
2. insbesondere soll das Monitoring die Vergütungsstruktur und tarifgerechte Bezahlung von Frauen und Männern erheben,
3. das Monitoring soll noch in 2019 starten und der Bericht im 1. Quartal 2020 vorgelegt werden.

### **Begründung:**

Ein Gender-Monitoring stellt ein Instrument zur Qualitätssicherung von Gleichstellungsprozessen dar. Die bisherige Berichterstattung (Quartalsberichte sowie Berichte zum PCGK) treffen zur Transparenz bei Löhnen und der Lohngerechtigkeit zwischen Frauen und Männern keine Aussagen. Die Hansestadt Lübeck muss sich auch in den Beteiligungsgesellschaften für die Etablierung von Gleichstellungsstandards und einer Verbesserung der strukturellen Verankerung von Gleichstellung einsetzen. Der hier angefragte Monitoring-Bericht soll den Sachstand darstellen.

Zuständig für einen solchen Bericht ist das Teilnehmungscontrolling der Hansestadt Lübeck. Die Beteiligung des Frauenbüros ist erforderlich.

### **Anlagen :**

► **Nr. VO/2019/07953**

öffentlich

Lübeck, 29.07.2019

**Interfraktioneller Antrag****Fraktionen:**

Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

**Antrag von CDU und SPD: Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

**Antrag:**

Der Bürgermeister wird gebeten, eine Ermittlungsabteilung Schwarzarbeit, die zunächst zwei Vollzeitstellen umfassen, in der Hansestadt Lübeck einzurichten.

Hierzu wird der Bürgermeister gebeten, die Umsetzung bis zur Haushaltssitzung 2019 vorzubereiten und die erforderlichen Planstellen für das Haushaltsjahr 2020 zu ordnen.

**Begründung:**

Die unerlaubte Handwerksausübung, bei der es sich um einen Verstoß gegen das Gesetz zur Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung (Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz) und um eine Verletzung von Bestimmungen der Handwerksordnung handelt, muss auch durch die nach Landesrecht zuständigen Verwaltungsbehörden verfolgt und geahndet werden (Pflichtaufgabe). In Schleswig Holstein sind dies die Ordnungsbehörden der Kreise, kreisfreien Städte sowie der Gemeinden und Städte über 20.000 Einwohner.

Gewerbliche Schwarzarbeit stellt für das Lübecker Handwerk ein enormes Problem dar. Es handelt sich hierbei um Unternehmen und Einzelpersonen, die nach der Handwerksordnung Arbeiten ausführen, für die sie keine Zulassung bzw. fachliche Qualifikation besitzen.

Dieses führt dazu, dass Betriebe im Wettbewerb mit Unternehmen stehen, die keinen Tariflohn zahlen und weniger qualifizierte Arbeiten ausführen. Die eingetragenen Handwerksbetriebe stehen für Tariftreue und gewährleisten die Ausbildung und Qualifizierung von Fachkräften. Weiterhin garantieren sie qualitative Standards, die den Rechtsvorschriften entsprechen und allen Verbrauchern zu Gute kommen.

Die Bekämpfung der Schwarzarbeit stärkt damit den Erhalt und Ausbau unserer Fachkräfte in dualen Ausbildungsberufen und ist ein wichtiger Grundstein für den Verbraucherschutz.

Die Ermittlungsabteilung zur Bekämpfung der Schwarzarbeit soll sich zum Teil aus den Bußgeldern der Ordnungswidrigkeitsverfahren refinanzieren.

**Anlagen :**

► Nr. VO/2019/07953-01  
öffentlich

Lübeck, 12.08.2019

## Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:  
Geschäftsstelle der Fraktion Alternative für Deutschland (AfD)

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de Telefon: 122-1056)

### Änderungsantrag des stellv. AM Heiko Steffen (AfD) zu VO/2019/07953 "Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit"

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

*Die Wiedereinrichtung einer Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit erfolgt mit 3 anstatt 2 Vollzeitstellen*

#### **Begründung:**

1. *Die Meisterpflicht, deren Einhaltung durch die Ermittlungsgruppe Schwarzarbeit der Hansestadt Lübeck (EGS HL) zu kontrollieren sein wird, umfasst z.Zt. 41 Gewerbe gem. Anlage A zur Handwerksordnung:*

*Maurer und Betonbauer, Ofen – und Luftheizungsbauer, Zimmerer, Dachdecker, Straßenbauer, Wärme-, Kälte- und Schallschutzisolierer, Brunnenbauer, Steinmetze und Steinbildhauer, Stukkateure, Maler und Lackierer, Gerüstbauer, Schornsteinfeger, Metallbauer, Chirurgiemechaniker, Karosserie- und Fahrzeugbauer, Feinwerkmechaniker, Zweiradmechaniker, Kälteanlagenbauer, Informationstechniker, Kraftfahrzeugtechniker, Landmaschinenmechaniker, Büchsenmacher, Klempner, Installateur und Heizungsbauer, Elektrotechniker, Elektromaschinenbauer, Tischler, Boots- und Schiffbauer, Seiler, Bäcker, Konditoren, Fleischer, Augenoptiker, Hörakustiker, Orthopädietechniker, Orthopädienschuhmacher, Zahntechniker, Friseure, Glaser, Glasbläser und Glasapparatebauer, Mechaniker für Reifen- und Vulkanisationstechnik.*

*Es gibt mehrere Initiativen zur Ausweitung der Meisterpflicht im Bundestag.*

*Zuletzt erfolgte dazu eine Expertenanhörung im Wirtschaftsausschuss des Bundestags am 26.06.19. Es zeichnete sich dabei eine breite Übereinstimmung ab, Gewerbe der jetzigen Anlage B 1 zur Handwerksordnung wieder meisterpflichtig zu machen. Zu den in der Anlage B 1 gelisteten 52 Gewerben zählen u.a. Fliesen-, Platten- und Mosaikleger, Estrichleger, Raumausstatter, Gebäudereiniger.*

*Es ist daher davon auszugehen, dass das Prüffeld der wiedereingerichteten EGS HL sich erheblich erweitern wird.*

2. *Außenprüfungen sind unabdingbar für eine erfolgreiche Arbeit einer EGS.*

*Zieht man die verfügbaren Zahlen der EGS des Kreises Ostholstein heran (Lagebericht Schwarzarbeit 2017), dann erfolgte die Festsetzung von Bußgeldern i.H.v. 157.594,00 Euro (tatsächlich vereinnahmt: 100.638,00 Euro) vor dem Hintergrund, dass im selben Jahr 1.298 Ortsermittlungen (Kontrollen) im Außendienst durchgeführt wurden.*

*Bei nur 2 Beschäftigten in der wiedereinzurichtenden EGS HL droht bei Abwesenheit eines Bediensteten (z.B. durch Urlaub, Dienstaussgleich, Lehrgang, Krankheit) eine Minderrückung der Reaktionsfähigkeit der EGS auf eingehende Hinweise, z.B. auf Bauvorhaben.*

*Aus verschiedenen Gründen ist aber immer die Mindeststärke von zwei Bediensteten im Außendienst notwendig:*

*Bei Anfangsverdacht eines Ordnungswidrigkeiten-Tatbestands ist zur Beweissicherung die Anwesenheit von zwei Prüfkraften geboten.*

*Zudem bietet das Auftreten von mindestens zwei Prüfkraften einen gewissen Schutz vor verbalen und physischen Angriffen auf diese. Die Zahl der Angriffe auf Amtsträger ist allgemein zunehmend und führte z.B. zur Einrichtung einer Schwerpunktsstaatsanwaltschaft Lübeck für diesen Deliktsbereich.*

*Eine stellenmäßige Ausstattung der EGS HL mit einer Zahl, die das Auftreten von mindestens zwei Prüfkraften erlaubt, ist damit auch eine Frage der Fürsorge der Hansestadt Lübeck für ihre Beschäftigten.*

*Andere Prüf- und Kontrollbehörden, die in vergleichbaren Prüffeldern wirken (Baustellen) treten auch zur Eigensicherung mit mindestens zwei Prüfkraften auf (z.B. Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Hauptzollämter, Steuerfahndung).*

## **Anlagen :**

Ausschussmitglied