



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

Termin: Dienstag, 20.04.2021, 16:30 Uhr

Ort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.03.2021	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle Lage Coronavirus (Bgm)	
3.2.	Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck	VO/2020/09370
	<i>Zurückgestellt am 27.10.20</i>	
3.2.1.	Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck (2)	VO/2021/09916
	<i>Zurückgestellt am 23.03.21</i>	
3.2.2.	Antwort zu Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck	VO/2020/09370-01
3.3.	Anfrage des AM David Jenniches (AfD): Fridays-for-Future auf der Internetpräsenz der Hansestadt Lübeck	VO/2021/09739
	<i>Zurückgestellt am 09.02.21</i>	

3.3.1.	Antwort auf: Anfrage des AM David Jenniches (AfD): Fridays-for-Future auf der Internetpräsenz der Hansestadt Lübeck	VO/2021/09739-01
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.4.	Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting	VO/2021/09933
3.5.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Erteilung einer repräsentativen Umfrage an das Markt- und Sozialforschungsinstitut INSA-Consulere	VO/2021/09956
3.6.	Anfrage des AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fördermittelmanagement	VO/2021/09957
3.7.	Anfrage des AM Birte Duggen und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Breitbandausbau in Lübeck	VO/2021/09961
3.8.	Anfrage des AM Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Einhaltung des Hygienekonzepts	VO/2021/09974
4.	Berichte	
4.1.	Ganzheitliche Überplanung des Priwalls	VO/2020/09598
	<i>Zurückgestellt am 23.03.21</i>	
4.2.	Zwischenbericht Raumplanung inklusive Planungsstand Verwaltungsneubau	VO/2021/09736
4.3.	Vermeidung von sogenannten Angsträumen	VO/2021/09864
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation	VO/2021/09923
5.2.	Projektfreigabe Gehwegsanierung Moislinger Mühlenweg 2021 - investiv	VO/2021/09765
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	

6.1.	FREIE WÄHLER & GAL: App zur Beteiligung und Befragung von Einwohner:innen	VO/2021/09887
	<i>Der Antrag wurde am 25.03.21 einstimmig an den Hauptausschuss überwiesen mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft</i>	
6.2.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN & FDP: Nutzung von Social-Media-Kanälen durch die Stadt	VO/2021/09888
	<i>Der Antrag wurde am 25.03.21 mehrheitlich an den Hauptausschuss überwiesen mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft</i>	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	Dringlichkeitsantrag des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Daten zu an oder mit Corona Verstorbenen in Lübeck	VO/2021/09934
	<i>Zurückgestellt am 23.03.21 (keine Dringlichkeit erhalten)</i>	
7.2.	Dringlichkeitsantrag des AM Dr. Axel Flasbarth, AM Birte Duggen (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) & Thomas Rathcke (FDP): Modellprojekt für testbegleitetes Öffnen in Lübeck	VO/2021/09942
	<i>Zurückgestellt am 23.03.21 (Dringlichkeit wurde zurückgezogen)</i>	
8.	Gleichstellung	
8.1.	Anfrage AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): Thema Istanbul-Konvention	VO/2020/09587
	<i>Zurückgestellt am 08.12.20</i>	
8.1.1.	Antwort zur Anfrage VO/2020/09587 von AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): Thema Istanbul-Konvention	VO/2021/09790
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

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

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.03.2021	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
14.	Beschlussvorlagen	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

47. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 20.04.2021, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.1.1.	Vorbereitung Tourismus-Saison Travemünde (Bgm)	
3.3.1.	Antwort auf: Anfrage des AM David Jenniches (AfD): Fridays-for-Future auf der Internetpräsenz der Hansestadt Lübeck	VO/2021/09739-01
	<i>Die Antwort liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	
3.9.	Anfrage von AM Oliver Prieur (CDU): Beseitigung von Verunreinigung nach Veranstaltungen / Demonstrationen	VO/2021/09980
3.10.	Anfrage des AM Thomas Rathcke zur Mittelverwendung aus der LKW-Maut	VO/2021/10000
3.11.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Telearbeit bei der Stadt	VO/2021/10003
7.2.	AT zu Dringlichkeitsantrag des AM Dr. Axel Flasbarth, AM Birte Duggen (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) & Thomas Rathcke (FDP): Modellprojekt für testbegleitete Öffnen in Lübeck	VO/2021/09942-01
7.3.	Dringlichkeitsantrag des AM Thorsten Fürter, Anka Grädner & Bastian Langbehn (alle BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Keine Pflicht Kontaktverfolgung nur digital	VO/2021/10002
	<i>Es ist erforderlich, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern</i>	
7.4.	Dringlichkeitsantrag - AM Oliver Prieur (CDU), AM Peter Reinhardt (SPD), Thomas Misch (FW&GAL), Michelle Akyurt (Bü90/Grüne), Birte Duggen (Bü90/Grüne): Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Schwimmen im Sportbad Ziegelstrasse	VO/2021/10006
	<i>Es ist erforderlich, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern</i>	

► **Nr. VO/2020/09370**
öffentlich

Lübeck, 25.09.2020

Anfrage

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

Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.10.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Hinblick darauf, dass der Bürgermeister in der Bürgerschaftssitzung berichtet hat, dass "er" die Antidiskriminierungsstelle der Stadt Lübeck ist, ergeben sich folgende Fragen:

1. Was konkret wurde der Städtekoalition gegen Rassismus im Hinblick auf die Antidiskriminierungsstelle gemeldet?
2. Welche Aufgaben soll die von dem Bürgermeister eingerichtete Antidiskriminierungsstelle übernehmen?
3. Wie sind die Kontaktdaten, unter der die Antidiskriminierungsstelle zu erreichen ist?
4. Ist angedacht, dass die Einrichtung der Antidiskriminierungsstelle im Internet auf den Webseiten der Stadt bekannt gegeben wird? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09916**
öffentlich

Lübeck, 16.03.2021

Anfrage

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

Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck (2)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.03.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Anfrage „VO/2020/09370 - Antidiskriminierungsstelle Lübeck“ ist seit rund 6 Monaten unbeantwortet. Vor diesem Hintergrund und den aktuell stattfindenden „Internationalen Wochen gegen Rassismus“ bitte ich um mündliche Beantwortung der Fragen in der Sitzung am 23.03.2021:

1. Was konkret wurde der Städtekoalition gegen Rassismus im Hinblick auf die Antidiskriminierungsstelle gemeldet?
2. Welche Aufgaben soll die von dem Bürgermeister eingerichtete Antidiskriminierungsstelle übernehmen?
3. Wie sind die Kontaktdaten, unter der die Antidiskriminierungsstelle zu erreichen ist?
4. Ist angedacht, dass die Einrichtung der Antidiskriminierungsstelle im Internet auf den Webseiten der Stadt bekannt gegeben wird? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2020/09370-01**
öffentlich

Lübeck, 10.03.2021

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Michael Thomsen (E-Mail: michael.thomsen@luebeck.de Telefon: 122-1029)

Antwort zu Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Antidiskriminierungsstelle Lübeck (VO/2020/09370)

Antwort:

1. Was konkret wurde der Städtekoalition gegen Rassismus im Hinblick auf die Antidiskriminierungsstelle gemeldet?

Antwort: Im Rahmen des Zehn-Punkte-Aktionsplans für Maßnahmen zur Bekämpfung von Rassismus, Fremdenfeindlichkeit und Diskriminierung wurde zu der Verpflichtung einer besseren Unterstützung für die Opfer von Rassismus und Diskriminierung auf die zentral beim Bürgermeister angesiedelte Eingaben- und Beschwerdestelle in der Bürgermeisterkanzlei verwiesen. Geplant ist eine weitere Professionalisierung der zentralen Eingaben- und Beschwerdestelle. Ein niedrigschwelliger Zugang wird sichergestellt.

2. Welche Aufgaben soll die von dem Bürgermeister eingerichtete Antidiskriminierungsstelle übernehmen?

Antwort: Folgende Aufgabe übernimmt die Anlaufstelle Diskriminierung in der Hansestadt Lübeck:

- Zentrale Anlaufstelle und Aufnahme von Anliegen
- Einbindung zuständiger Bereiche und Stellen der HL (Stabstelle Integration, Gleichstellungsbeauftragte, Arbeitsgruppe Partnerschaftliches Verhalten am Arbeitsplatz, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Senior:innen Beirat etc.)
- Vermittlung an die Antidiskriminierungsstelle des Landes und weiterer Beratungs- und Informationsstellen
- Information auf der Grundlage des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG)

3. Wie sind die Kontaktdaten, unter der die Antidiskriminierungsstelle zu erreichen ist?

Antwort: Die Kontaktdaten der Anlaufstelle Diskriminierung in der Hansestadt Lübeck lauten wie folgt:

Hansestadt Lübeck
Bürgermeisterkanzlei
Anlaufstelle Diskriminierung
Breite Straße 62
23539 Lübeck

0451 115 – die einheitliche Behördennummer
Montag bis Freitag von 07:00 bis 19:00 Uhr

Fax: 0451 122-1090

E-Mail: anlaufstelle-diskriminierung@luebeck.de

Nachweisbarere und vertrauliche elektronische Kommunikation de-Mail Postfach:
info@luebeck.sh-kommunen.de-mail.de

Kontaktformular im Bürgerservice: <https://www.luebeck.de/de/buergerservice/kontakt/>

4. Ist angedacht, dass die Einrichtung der Antidiskriminierungsstelle im Internet auf den Webseiten der Stadt bekannt gegeben wird? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Die Anlaufstelle Diskriminierung in der Hansestadt Lübeck ist online auf der Seite der Stadt unter: <https://www.luebeck.de/anlaufstelle-diskriminierung> zu finden.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

► **Nr. VO/2021/09739**
öffentlich

Lübeck, 03.02.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM David Jenniches (AfD): Fridays-for-Future auf der Internetpräsenz der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.02.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

Sachverhalt:

Die Hansestadt Lübeck unterhält auf ihrer Internetpräsenz www.luebeck.de die Unterseite:

<https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/fridays-for-future/>

Diese Seite enthält auch einen Link auf die Internetpräsenz der Gruppe Fridays-for-Future

<https://fridaysforfuture.de/>

Fragen:

- 1) *Wann wurde die o.g. Unterseite und Verlinkung durch die Hansestadt Lübeck veröffentlicht?*
- 2) *Aus welchen Gründen, insbesondere mit welcher Zielsetzung, erfolgte die Veröffentlichung der Unterseite und die Verlinkung?*
- 3) *Wirkung auf den Meinungsbildungsprozess der Bevölkerung*
 - a. *Welche Wirkung hat die Veröffentlichung der Unterseite/die Verlinkung durch die Hansestadt Lübeck nach Ansicht der Verwaltung auf den politischen Meinungsbildungsprozess der Bevölkerung?*
 - b. *Ist diese Wirkung durch die Verwaltung beabsichtigt?*
 - c. *Wenn diese Wirkung nicht die Absicht der Verwaltung sein sollte, warum wird sie dann seitens der Verwaltung in Kauf genommen?*
- 4) *Die Gruppe Fridays-for-Future vertritt bestimmte Positionen zum Klimawandel und dem menschlichen Einfluss auf das Klima und leitet daraus politische Forderungen ab. Warum veröffentlicht die Hansestadt keine Unterseiten/Verlinkungen zu Gruppen, die zu diesen Themen andere Auffassungen vertreten?*
- 5) *Wie beurteilt die Verwaltung die Rechtmäßigkeit ihrer o.g. Veröffentlichung, insbesondere in Bezug auf die Anforderungen des Sachlichkeitsgebots?*

Ich bitte um schriftliche Beantwortung.

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2021/09739-01**
öffentlich

Lübeck, 09.03.2021

Antwort -öffentlich-

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

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

Antwort auf: Anfrage des AM David Jenniches (AfD): Fridays-for-Future auf der Internetpräsenz der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beantwortung der Anfrage des AM David Jenniches (AfD): VO/2021/09739

Antwort:

Antwort der Klimaleitstelle:

Die Hansestadt Lübeck - koordinierend über die Klimaleitstelle - und die Politik der Hansestadt Lübeck - mit dem Klimanotstandsbeschluss - bekennen sich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Wissenschaftliche Grundlage für den Klimaschutz sind die Arbeiten des von der UN ins Leben gerufenen Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate, IPCC). Seine Hauptaufgabe ist es, die naturwissenschaftlichen Grundlagen und den weltweiten Forschungsstand über die Auswirkungen der Globalen Erwärmung und seine Risiken sowie Minderungs- und Anpassungsstrategien zusammenzutragen und aus wissenschaftlicher Sicht zu bewerten. Die Sachstandsberichte des Weltklimarates gelten in der Wissenschaft als glaubwürdige und fundierte Darstellung bezüglich des naturwissenschaftlichen, technischen und sozioökonomischen Forschungsstandes über das Klima und seine Veränderungen sowie über Möglichkeiten des Umgangs damit. Zur Vermittlung der Fachinhalte ist eine gute Präsentation im Internet erforderlich und wichtig.

„Die Hansestadt Lübeck unterhält auf ihrer Internetpräsenz www.luebeck.de die Unterseite: <https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/fridays-for-future/> Diese Seite enthält auch einen Link auf die Internetpräsenz der Gruppe Fridays-for-Future <https://fridaysforfuture.de/>“

Fragen:

„1) Wann wurden die o.g. Unterseite und Verlinkung durch die Hansestadt Lübeck veröffentlicht?“

Antwort: Die Unterseite wurde nach der Feststellung des Klimanotstandes im Jahr 2019 durch die Bürgerschaft mit der Internetpräsenz der gesamten Klimaschutzseite veröffentlicht.

„2) Aus welchen Gründen, insbesondere mit welcher Zielsetzung, erfolgte die Veröffentlichung der Unterseite und die Verlinkung?“

Antwort:

Der lokale Klimaschutz kann die Erfordernisse aus dem Pariser Klimaabkommen nur umsetzen, wenn neben der Verwaltung alle wichtigen Akteur:innen der Stadtgesellschaft zusammenarbeiten, Ideen entwickeln und umsetzen. In diesem Jahr wird eine große Öffentlichkeitskampagne zur Mitarbeit am Masterplan Klimaschutz durchgeführt. Aktive unterstützende Beiträge sind willkommen und können wie in einem Schneeballsystem andere zu eigenen Maßnahmen motivieren. Ein wichtiger Meilenstein dieser Zusammenarbeit war 2019 die Feststellung des Klimanotstandes. Die Verlinkung erfolgte im Nachgang zu der Entscheidung der Bürgerschaft und anderer Gremien (z. B. Umweltausschuss), Fridays For Future ein Rederecht einzuräumen. Dies wiederum erfolgte in Anerkennung der Rolle, die Fridays For Future bei der Beschlussfassung der Bürgerschaft zum Klimanotstand gespielt hat.

*„3) Wirkung auf den Meinungsbildungsprozess der Bevölkerung**a. Welche Wirkung hat die Veröffentlichung der Unterseite/die Verlinkung durch die Hansestadt Lübeck nach Ansicht der Verwaltung auf den politischen Meinungsbildungsprozess der Bevölkerung“*

Antwort: Die Verlinkung hat eine informative Wirkung, die den Bürger:innen die Möglichkeit gibt, sich mit den Themen rund um den Klimaschutz und den unterstützenden Akteuren zu beschäftigen. Beabsichtigt ist ein themenbezogener Meinungsbildungsprozess.

„b. Ist diese Wirkung durch die Verwaltung beabsichtigt?“

Antwort: Diese informative Wirkung ist beabsichtigt.

„c. Wenn diese Wirkung nicht die Absicht der Verwaltung sein sollte, warum wird sie dann seitens der Verwaltung in Kauf genommen?“

Antwort: Die informative Wirkung ist beabsichtigt.

*„4) Die Gruppe Fridays-for-Future vertritt bestimmte Positionen zum Klimawandel und dem menschlichen Einfluss auf das Klima und leitet daraus politische Forderungen ab. Warum veröffentlicht die Hansestadt keine Unterseiten/Verlinkungen zu Gruppen, die zu diesen Themen andere Auffassungen vertreten?“*Antwort:

Die Politik der Hansestadt Lübeck hat den Klimanotstand festgestellt. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck verfolgt koordinierend durch die Klimaleitstelle die Umsetzung dieses Beschlusses (50% CO₂ Einsparung bis 2030 bis hin zur Klimaneutralität). Verlinkungen zu aktiven, den Klimaschutz unterstützenden Initiativen erfolgen nicht wertend, sondern vor dem Hintergrund, ob diese Ziele unterstützt werden und den Zielen des Weltklimarates gefolgt wird. Verlinkungen sollen noch zu weiteren externen Verbänden und Institutionen hinzugefügt werden. Es ist beabsichtigt, ein weiteres virtuelles Diskussionsforum noch in diesem Jahr einzurichten.

„5) Wie beurteilt die Verwaltung die Rechtmäßigkeit ihrer o.g. Veröffentlichung, insbesondere in Bezug auf die Anforderungen des Sachlichkeitsgebots?“

Antwort:

Die Stadtverwaltung ist zur politischen Neutralität verpflichtet. Die Klimaschutzseite ist themen- gerichtet und soll mit möglichst breiter Aufstellung den Bürgerschaftsbeschluss zum Klimanotstand unterstützen. Verlinkungen werden, wie zuvor erörtert, noch zu weiteren lokalen Verbänden und Initiativen, die die Diskussion zum Klimaschutz unterstützen, hinzugefügt werden.

Anlagen:

keine

Senator Ludger Hinsen

► **Nr. VO/2021/09933**
öffentlich

Lübeck, 22.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Bürgerschaft hat am 23.02.2012 auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen beschlossen, Gender Budgeting schrittweise einzuführen.

Auf Nachfrage von Die Linke erklärte der Bürgermeister am 27.11.2018:

“Die ... benötigten Personalkapazitäten standen hierfür jedoch nicht zur Verfügung, so dass mit der Umsetzung nicht begonnen wurde.”

Vor diesem Hintergrund wird der Bürgermeister um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand von Gender Budgeting für den Haushalt 2022?
2. Welche zukünftigen Umsetzungsschritte für Gender Budgeting sind bis wann geplant (für den Haushalt 2022 und darüber hinaus)?
3. Welche Personalressourcen sind für eine vollständige Umsetzung von Gender Budgeting insgesamt notwendig?
4. Welcher Anteil der notwendigen Personalressourcen ist bereits vorhanden? Falls kleiner als 100%, warum wurde das für die Umsetzung eines neun Jahre alten Bürgerschaftsbeschlusses nötige Personal noch nicht vollständig bereitgestellt? Bis wann ist dies geplant?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09956**
öffentlich

Lübeck, 26.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Erteilung einer repräsentativen Umfrage an das Markt- und Sozialforschungsinstitut INSA-Consulere

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Mit Presseinformation vom 19. März 2021 hat die Stadt mitgeteilt, dass dem Markt- und Sozialforschungsinstitut INSA-Consulere ein Auftrag der Stadt zur Durchführung einer repräsentativen Umfrage erteilt worden sei. Ergebnisse seien nach Ostern zu erwarten. Den Unterzeichner erreichte der Hinweis, dass im Rahmen der Umfrage auch die Wahlabsicht abgefragt wird, wenn am kommenden Sonntag Landtagswahl wäre.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

- 1) Ist es zutreffend, dass im Rahmen der von der Stadt beauftragten Umfrage abgefragt wird, welche Partei gewählt werden würde, wenn am kommenden Sonntag Landtagswahl wäre?
- 2) Wenn ja: a) Wie genau lautete die entsprechende Frage? b) Welches Ergebnis ergab die Umfrage?
- 3) Wie begründet der Bürgermeister die kommunale Zuständigkeit für die Erhebung der landespolitischen Stimmung?
- 4) Erhält der Bürgermeister als Auftraggeber der Umfrage vom Meinungsforschungsinstitut auch die Rohdaten der Erhebung?

Ich bitte um mündliche Beantwortung in der Sitzung am 20. April 2021. Falls die Beantwortung nicht vollständig durch mündliche Beantwortung möglich ist, wird insoweit um schriftliche Nachreichung der Antwort gebeten.

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09957**
öffentlich

Lübeck, 26.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Fördermittelmanagement

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Februar 2018 wurde von der Verwaltung die ‚VO/2018/05767 - Zwischenbericht Förderlotse 2016-2017‘ vorgelegt. Daran anknüpfend frage ich:

1. Welche Aktivitäten und Erfolge gab es bei der Einwerbung von Fördermitteln im Zeitraum vom 01.01.2018 bis 31.12.2020?
2. Wie findet die Fördermittelakquisition und -recherche in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung in der Praxis konkret statt (Vgl. "Prozessmodell" gemäß Beschluss der Bürgerschaft vom 26.11.2015, VO/2015/03236, Punkt 3)?
3. Wie bewerten die Fachbereichsleitungen den Erfolg des Fördermittelmanagements in den vergangenen Jahren, insb. für die Bereiche Klima & Umwelt, Stadtentwicklung & Verkehr, Soziales, Wirtschaft, Kultur sowie Schule & Sport?
4. Das zentrale Fördermittelmanagement bei der Wirtschaftsförderung sollte gemäß des Beschlusses der Bürgerschaft vom 26.11.2015, VO/2015/03236, "mind. bis 2020 eingerichtet" werden. Wie ist da der aktuelle Sachstand? Welche Änderungen wurden bisher durchgeführt und welche Änderungen stehen noch aus?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09961**
öffentlich

Lübeck, 30.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Birte Duggen und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Breitbandausbau in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Firma Vereinigte Stadtwerke Media GmbH ist aktuell dabei, die Haushalte in der sog. Planetensiedlung in Lübeck St. Jürgen mit Glasfaseranschlüssen zu versorgen.

Anekdotisch scheint das Angebot sehr gut angenommen zu werden. Einmal gewonnene Glasfaserkunden sind in der Regel sehr treu, der Aufbau einer konkurrierenden Infrastruktur kaum rentabel, diese Lübecker Haushalte sind also für Breitbandanschlüsse von den Stadtwerken Lübeck langfristig verloren.

Die Vereinigte Stadtwerke hat um Lübeck herum in den Kreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg eine beeindruckende und fast vollständige Versorgung mit Glasfaseranschlüssen geschaffen

<https://www.vereinigte-stadtwerke.de/glasfaserausbau/ausbaugebiete-quoten>

und auch in Lübeck neben der Planetensiedlung bereits die Siedlungen Strecknitzer Tannen und Groß Steinrade angeschlossen.

Im Vergleich dazu sind die Stadtwerke Lübeck bisher lediglich dabei, den Hochschulstadtteil und das neue Gründungsviertel anzuschliessen (der Bornkamp ist in Planung/Vermarktung).

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten.

1. Wie viele Haushalte können aktuell in Lübeck einen Glasfaseranschluss von den Stadtwerken Lübeck beziehen? Wie viele Lübecker Haushalte beziehen tatsächlich Glasfaseranschlüsse von den Stadtwerken Lübeck?
2. Wie ist der Ausbauplan der Stadtwerke Lübeck? Bis wann sollen 1%, 5% und 10% der Lübecker Haushalte einen Glasfaseranschluss von den Stadtwerken Lübeck bekommen?

Zum Vergleich: EU aktuell 33% der Haushalte, Deutschland 14%, Schleswig-Holstein 26%. Quelle: Bundesnetzagentur

3. Warum ist die Versorgung der Bevölkerung mit Glasfaseranschlüssen im Gebiet der Vereinigten Stadtwerke (Stormarn und Herzogtum Lauenburg) so viel höher als in Lübeck?
4. Warum ist die Versorgung der Bevölkerung in Lübeck mit Glasfaseranschlüssen durch die Vereinigte Stadtwerke höher als durch die Stadtwerke Lübeck?
5. Was benötigen die Stadtwerke Lübeck, um das Ausbautempo der Versorgung Lübecker Haushalte mit Glasfaseranschlüssen zu erhöhen (und nicht weitere Lübecker Gebiete an die Vereinigte Stadtwerke zu verlieren)?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09974**
öffentlich

Lübeck, 12.04.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Einhaltung des Hygienekonzepts

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Hygienekonzept für Ausschusssitzungen steht geschrieben:

„Corona-konforme Bedingungen können in der Großen Börse und im Bürgerschaftssaal sichergestellt werden... Auf regelmäßiges Stoßlüften (i.d. R. alle 20 Minuten) ist zu achten, ggf. sind Sitzungspausen einzuplanen. Da die Mindestfläche von 10 qm pro Person nicht eingehalten werden kann, ist gem. Corona-ArbSchV für die gesamte Dauer der Sitzung und von allen Anwesenden eine qualifizierte Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen. Wenn die Plätze eingenommen sind, ist ein temporäres Abnehmen der MNB für Wortbeiträge oder zum Verzehr von Getränken weiterhin möglich.“

Es wird zudem ausgeführt, dass ein ausreichender Lüftungsaustausch in der Großen Börse in jedem Fall sichergestellt ist, wenn die Taktung von 20 Minuten konsequent eingehalten wird und gleichzeitig die Türen geöffnet werden.

Regelmäßiges Lüften:

Anforderung aus Hygienekonzept	Anforderung aus 4.2.3. der SARS-Cov-2-Arbeitsschutzregelung BMAS	Ist im Hauptausschuss
Auf regelmäßiges Stoßlüften (i.d.R. alle 20 Minuten) ist zu achten Ein ausreichender Luftaustausch ist in jedem Fall sichergestellt, wenn die Taktung von 20 Minuten konsequent eingehalten wird.	Die ASR A3.6 empfiehlt einen zeitlichen Abstand zum Lüften beispielsweise von Büroräumen nach 60 Minuten und von Besprechungsräumen nach 20 Minuten. Diese Lüftungshäufigkeit ist in der Zeit der Epidemie möglichst zu erhöhen . Am wirkungsvollsten ist	März 2020 bis Februar 2021: Lüften in der Regel lediglich durch Öffnen der oberen Kippfenster, Turnus nicht klar erkennbar. Lüften meist erst auf Anmahnen Am 09.03.: Sitzungspause nach ungefähr 1 Stunde angekündigt und auch durchgeführt, ebenso eine weitere Sitzungsdauer 2 Stunden.

	<p>dabei die sogenannte Stoßlüftung über die gesamte Öffnungsfläche der Fenster. Eine kontinuierliche Lüftung über gekippte Fenster kann als Ergänzung zur Stoßlüftung sinnvoll sein, um ein zu starkes Ansteigen einer möglichen Konzentration virenbelasteter Aerosole in der Raumluft zu vermeiden.</p>	<p>Nach Hygienekonzept hätten 5 Lüftungen durchgeführt werden müssen.</p> <p>Lüftung durch Öffnen der oberen Kippenster vertikal und durch Öffnen der unteren Fenster, die sich nur horizontal kippähnlich öffnen lassen Am 23.03., Lüftung 2x in einer Sitzungsdauer von 4 Stunden Nach Hygienekonzept hätten 11 Lüftungen durchgeführt werden müssen</p>
--	--	---

Aus dieser Darstellung wird deutlich, dass das Hygienekonzept und auch die seit August 2020 geltende SARS-Cov-2-Arbeitsschutzregelung des BMAS seit Beginn der Pandemie zumindest im Hauptausschuss nicht eingehalten wurde. Deshalb stellen sich die folgenden Fragen:

1. Wer kontrolliert die Einhaltung der Regelungen des Hygienekonzepts in den Ausschuss-Sitzungen oder z.B. auch in Fraktionssitzungen der Fraktionen? Gibt es eine von der Verwaltung benannte Kontrollinstanz und Stichprobenkontrollen? (z.B. durch Fachkraft für Arbeitssicherheit, Ordnungsamt o.ä.)
2. Wer ist verantwortlich für die Einhaltung der Regelungen des Hygienekonzeptes (der Bürgermeister? Der/die Ausschuss-Vorsitzende?)
3. Sind Verstöße gegen das Hygienekonzept z.B. durch Unterlassen der vorgeschriebenen Lüftung grundsätzlich als Verstöße gegen die geltende Arbeitsschutzverordnung und/oder technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A3.6 zu bewerten?
4. Wenn ja, was haben solche Verstöße ggf. für rechtliche Konsequenzen? (z.B. Bußgelder: gegen wen? Den/die Verantwortlichen im Sinne Punkt 2?)
5. Wem sind derartige Verstöße zu melden? (Dem Bürgermeister? Dem Ordnungsamt? Der Arbeitsschutzbehörde?)

Stoßlüftung durch freies Lüften

Stoßlüftung bedeutet die Öffnung der **kompletten** Fenster auf einer Seite des Raumes für eine gewisse Zeit zum schnellen Luftaustausch im Raum. Eine Kippstellung ist nicht ausreichend, sondern allenfalls ergänzend zur kompletten Öffnung der Fenster vorzunehmen.

Querlüftung funktioniert nur, wenn gegenüber den Fenstern sich Öffnungen in einer Außenwand befinden.

Anforderung aus dem Hygienekonzept	Anforderung aus der Technischen Regel für Arbeitsstätten 3.6.	Ist Große Börse
Regelmäßiges Stoßlüften in der Regel alle 20 Minuten	5.1(2)Die freie Lüftung von Räumen kann als Stoßlüftung oder kontinuierliche Lüftung erfolgen. 5.4. Unter Stoßlüftung wird der kurzzeitige (ca. 3 bis	Qm: 222 Querlüftung ist nicht möglich, weil gegenüberliegende Wand keine Außenwand ist, ebenso wenig die daneben

	<p>10 Minuten), intensive Luftaustausch zur Beseitigung von Lasten aus Arbeitsräumen verstanden. Die ASR 3.6. sieht eine Mindestfläche für Stoßlüftung vor. Hierbei wird eine maximal zulässige Raumtiefe bezogen auf die lichte Raumhöhe (h) vorgeschrieben. Raumtiefe = $2,5 \times h$ (bei $h > 4$ m: max. Raumtiefe = 10 m) (angenommene Luftgeschwindigkeit im Querschnitt = 0,08 m/s) bei einseitiger Lüftung.</p> <p>Querlüftung mit Öffnungen in gegenüberliegenden Außenwänden oder in einer Außenwand und der Dachfläche</p>	<p>liegende Tür.</p> <p>Somit gilt die Regelung der maximal zulässigen Raumtiefe von 10 m für eine wirkungsvolle Stoßlüftung sowie eine Mindestfläche, die die Fenster im Raum offenbar sein müssen.</p> <p>Nur wenn ein Raum diese Vorgaben einhält, entsteht der notwendige Luftwechsel und es ist eine freie Lüftung möglich</p>
--	--	---

Es ergeben sich die folgenden Fragen zu Beurteilung der vorgeschriebenen Stoßlüftung:

1. Wie sind die Maße der Großen Börse: Raumtiefe, Raumhöhe, Raumbreite?
2. Wie sind die Maße bei Mitnutzung der Kleinen Börse?
3. Wieviel Mindestfläche in qm lassen sich die Fenster insgesamt öffnen?

Tragen MNB:

Es dürfte bekannt sein, dass beim Sprechen ein vermehrter Aerosol-Ausstoß erfolgt, weshalb auch die Lufthygiene in Innenräumen umso wichtiger ist. Ferner dürfte bekannt sein, dass die britische Mutante sogar mit wesentlich geringerem Aerosol-Ausstoß viel schneller ansteckender ist

Anforderung aus dem Hygienekonzept	SARS-CoV-2-Arbeitsschutz-Verordnung	Bewertung
<p>Da die Mindestfläche von 10 qm pro Person nicht eingehalten werden kann, ist gem. Corona-ArbSchV für die gesamte Dauer der Sitzung und von allen Anwesenden eine qualifizierte Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen. Wenn die Plätze eingenommen sind, ist ein temporäres Abnehmen der MNB für Wortbeiträge oder zum Verzehr von Getränken weiterhin möglich</p>	<p>Ist die gleichzeitige Nutzung von Räumen durch mehrere Personen erforderlich, so darf eine Mindestfläche von 10 qm für jede im Raum befindliche Person nicht unterschritten werden. Lassen zwingende betriebsbedingte Gründe, die Einhaltung nach Satz 1 nicht zu, sind durch geeignete Schutzmaßnahmen der gleichwertige Schutz sicherzustellen, insbesondere durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lüftungsmaßnahmen • Geeignete Abtrennungen zwischen den anwesenden Personen • Tragepflicht von Mund-Nase-Schutz 	<p>Der Arbeitsschutz-Verordnung ist eine Ausnahme für Wortbeiträge nicht zu entnehmen.</p> <p>Nach der Empfehlung des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte ist das häufige Abnehmen der Maske eher kontraproduktiv, weil dann erstmal die Hände gründlich gewaschen werden sollten.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Sonstige im Hygienekonzept ausgewiesene Maßnahmen. <p>Empfehlung des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte:</p> <p>Beim Aufsetzen und Abnehmen der Maske sollte diese möglichst nur an den Bändern der Maske angefasst werden. Nach Absetzen der Maske sollten die Hände unter Einhaltung der allgemeinen Hygieneregeln gründlich gewaschen werden (mindestens 20 bis 30 Sekunden mit Seife).</p>	
--	---	--

Weshalb wird bei Nichteinhaltung der 10 qm-Regel pro Person zwar eine Pflicht zum Tragen einer MNB angeordnet, aber diese aufgehoben, wenn ein vermehrter Aerosol-Ausstoß durch Sprechen erfolgt? Aus welcher Vorschrift des Arbeitsschutzes wird die Ausnahme entnommen?

Die Beantwortung der Fragen wird mündlich in der nächsten Hauptausschuss-Sitzung erbeten.

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09980**
öffentlich

Lübeck, 13.04.2021

Anfrage

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Anfrage von AM Oliver Prieur (CDU): Beseitigung von Verunreinigung nach Veranstaltungen / Demonstrationen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Anhörung

Anfrage:

Wer überwacht, resp. überprüft die Einhaltung von Sauberkeit und/oder Beseitigung von Verunreinigungen nach Veranstaltungen und Demonstrationen, die von der Hansestadt Lübeck genehmigt wurden?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/10000**
öffentlich

Lübeck, 19.04.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Thomas Rathcke zur Mittelverwendung aus der LKW-Maut

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Seit drei Jahren wird auf Autobahnen und Bundesstraßen die LKW-Maut erhoben; ein Anteil der durch diese Abgabe generierten Einnahmen steht den Kommunen zu und muss zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesstraßen genutzt werden.

Auch Lübeck hat in den vergangenen 3 Jahren Mittel in Höhe von insgesamt 245.883,52€ aus der LKW-Maut erhalten.

Wie bzw für welche Maßnahmen wurden die Mittel aus der LKW-Maut in der Hansestadt Lübeck verwendet?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/10003**
öffentlich

Lübeck, 19.04.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Telearbeit bei der Stadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Im Zuge der Pandemie besteht die Empfehlung, Kontakte zu minimieren und wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten (Telearbeit oder alternativ mobiles Arbeiten). Im Zuge einer diesbezüglichen Anfrage der Fraktion wurde seitens des Büros der Bürgerschaft mitgeteilt, dass für die „Telearbeit“ mit dem/der Nutzer:in ein Vertrag geschlossen werden müsse, was derzeit nur für die städtischen Mitarbeiter:innen gemäß der Dienstvereinbarungen möglich sei. Es bestünde aber auch für diese eine längere Wartezeit auf die Einrichtung ihrer Geräte.

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Wieviele Mitarbeiter:innen der Stadt nutzen derzeit Telearbeit und/oder "mobiles Arbeiten"?)
2. Wieviele Mitarbeiter:innen der Stadt nutzten am 1. Mai 2020 Telearbeit und/oder "mobiles Arbeiten"?
3. Wieviele Anträge von Mitarbeiter:innen auf Telearbeit und/oder "mobiles Arbeiten" liegen derzeit vor, die noch nicht abschließend umgesetzt sind?
4. Wurden Anträge in den letzten drei Jahren abgelehnt? Wenn ja: Wie viele und aus welchen Gründen?
5. Wie lang ist die durchschnittliche Wartezeit für die Einrichtung der Telearbeitsplätze?
6. Plant der Bürgermeister die Wartezeit zu reduzieren? Wenn ja: Durch welche Maßnahmen?
7. Sollen auch Mitarbeiter:innen der Fraktionsgeschäftsstelle Zugang zu Telearbeit erhalten? Wenn ja: Welchen Umsetzungsstand hat das Vorhaben?

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2020/09598**
öffentlich

Lübeck, 08.02.2021

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Ganzheitliche Überplanung des Priwalls

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.02.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.03.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.03.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und Die Unabhängigen (VO/2018/06396 sowie VO/2018/06435) in der Bürgerschaft am 27.09.2018

Antrag der Fraktionen SPD und CDU (VO/2019/07008) in der Bürgerschaft am 29.08.2019:

„Der Bürgermeister wird gebeten,

- bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für die Hansestadt Lübeck sind für den Bereich des Priwalls Aussagen zu treffen bezüglich künftiger Sonderbedarfsflächen für Tourismus unter Einbeziehung zu schaffender Angebotsmöglichkeiten, die sich an Kinder und Jugendliche richten, wie beispielsweise ein Jugendzeltplatz oder eine Jugendherberge, sowie Flächen für Wohnen, Grün- und Waldflächen.
- der Bürgerschaft einen Plan vorzulegen über den bedarfsgerechten Aus-/Umbau der Mecklenburger Landstraße und zwar unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs mit ihren Funktionen überregionale Verbindungsstraße Schleswig-Holstein - Mecklenburg, Erschließungsstraße für die Priwall-Halbinsel, ÖPNV-Trasse, Fläche für den ruhenden Kfz-Verkehr und Aufstellfläche für die Nutzer der Priwallfähre (ggf. mit Aufteilung der Wartezeiten für Gelegenheitsverkehr und Ganzjahresnutzer).
- bei den Planungen für den Aus-/Umbau der Mecklenburger Landstraße die Belange des Hochwasserschutzes derart zu berücksichtigen, dass der Priwall auch bei extremen Hochwasser über diese Straße erreichbar ist. Hieran sollten auch die Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern beteiligt werden.

Die rechtzeitige und umfassende Beteiligung der betroffenen Bürger:innen ist dabei sicherzustellen.

Zudem ist der Bürgerschaft im November dieses Jahres das Ergebnis der Prüfung zum Landschaftsschutzgebiet des "Küstenwald Priwall" vorzulegen.“

Bericht:Zum ersten Spiegelstrich

Die aufgeführten Prüfaufträge werden im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans abgearbeitet. Mit der Erstellung des Vorentwurfs ist Ende 2021 zu rechnen.

Zum zweiten Spiegelstrich

Für die Prüfung der verkehrlichen Belange wurde ein Konzept in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung ging hervor aus den verkehrlichen Gutachten, die ursprünglich im Zuge der zahlreichen städtebaulichen Projekte auf dem Priwall, insbesondere des Projektes Beach-Bay, erstellt wurden. Im Anschluss wurden die Ergebnisse daraus für die hier dargelegten Planungsüberlegungen genutzt. Neben der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsmenge und deren Bewertung umfasst die Verkehrsuntersuchung nunmehr auch konzeptionelle Ideen zur Organisation des ruhenden Verkehrs und der Gestaltung der Mecklenburger Landstraße. Die wichtigsten Ergebnisse sind hier zusammengefasst:

Verkehrliche Entwicklung

Als Beurteilungsgrundlage umfasst die Untersuchung eine Prognose der zukünftigen Verkehrsmengen. Neben der Projektion des Verkehrs aus dem Status Quo auf die Zukunft (Prognosenullfall) besteht die Gesamtprognose 2030 vor allem aus verkehrlichen Zuwächsen, die aus den neuen städtebaulichen Nutzungen resultieren. Ausschlaggebend ist für diese Prognose dabei das bestehende Planungsrecht. Auf diesem Wege ist eine komplette Umsetzung der dahinterliegenden Projekte angenommen.

Gebiet	Kfz/24h (Freitag)
33.05.00: Priwall "Waterfront", Teilbereich 1	920
33.06.00: Priwall "Mecklenburger Landstr. 49-67"	396
33.05.00: Priwall "Waterfront" Teilbereich 2	424

Tabelle 1: Prognostizierte Mehrverkehre

Dies führt dazu, dass bspw. ein Hotel auf der Kohlenhofspitze verkehrlich unterstellt wird, auch wenn die Hansestadt Lübeck von diesen Plänen bereits wieder abgerückt ist. Umgekehrt sind etwaige Projekte, für die noch keine Plan- oder Baureife besteht und die ggf. mehr Verkehr als heute erzeugen könnten, nicht berücksichtigt (z. B. die mögliche Nachnutzung der Handwerkskammer).

Daneben wurde ein allgemeines Wachstum des Bestandverkehrs bis 2030 um 7% angenommen (Prognosenullfall).

Im Ergebnis wurde eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um rd. 50% ermittelt. Dies entspricht einer Querschnittsbelastung von rd. 3.400 Kfz/24h (Spitzentag) im am stärksten belasteten Abschnitt (Höhe Fähranleger). Damit wird die Kapazitätsgrenze der Mecklenburger Landstraße nicht erreicht, sodass der Verkehr selbst mit dieser Last verträglich abgewickelt werden kann, ohne dass hierfür umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig sind.

Fähre/Fährvorplatz

Von der oben angegebenen Verkehrsmenge wird ein Großteil aus Richtung Westen und somit via Fähre an- und abreisen. In der Spitze wird dabei voraussichtlich die Nachfrage auf der Straße die Kapazität der Fährverbindung partiell übersteigen. Aus diesem Grund werden

sowohl im Fährbetrieb als auch auf dem Fährplatz Maßnahmen als notwendig erachtet. Während durch den Betrieb mit einer dritten Fähre die unmittelbare Transportkapazität erhöht wird, sollen durch die empfohlene Umgestaltung des Fährvorplatzes Aufstellkapazitäten geschaffen werden, die eine Rückstauung in die Mecklenburger Landstraße abmindern. Darüber hinaus kann eine Umgestaltung den Fährplatz aufwerten sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich erhöhen.

Mecklenburger Landstraße

Die Mecklenburger Landstraße wurde zuletzt im DSK-Verfahren (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) instandgesetzt. Im Zuge dieser Unterhaltungsmaßnahme wurden auch die Seitenmulden, welche zur Aufnahme des anfallenden Niederschlagswassers dienen, so gut es die örtlichen Bedingungen zugelassen haben, wieder in Stand gesetzt. Im Gegensatz zu einer grundlegenden Sanierung wird auf diese Weise der Straßen- bzw. Fahrbahnquerschnitt nicht verändert. Zum weit überwiegenden Teil verfügt die Mecklenburger Landstraße somit über eine Fahrbahnbreite von rd. fünf Metern.

Dies ist prinzipiell ausreichend, um die prognostizierte Verkehrsmenge abzuwickeln. Allerdings bietet es nicht ausreichend Platz, um die Vielzahl von Ansprüchen, die gegenwärtig an eine Hauptsammelstraße gestellt werden, adäquat zu befriedigen. Neben teilweise mangelnden Anlagen für den Fuß- und Radverkehr betrifft dies auch den Begegnungsfall von Schwerverkehr und PKW, der zurzeit nur mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten konfliktfrei ablaufen kann.

Die aufgeführten Musterquerschnitte zeigen die grundsätzlichen Möglichkeiten einer zukünftigen Straßenraumgestaltung – teilweise unter Beanspruchung des begleitenden Baumbestandes / der Birkenallee. Diese/r ist nach § 30 BNatSchG i. V. m: § 21 LNatSchG besonders geschützt. Für eine Beeinträchtigung bzw. Beseitigung wäre daher in den weiteren Planungsschritten zur Umgestaltung der Straße gemäß dem erarbeiteten Konzept eine naturschutzrechtliche Befreiung zu erwirken.

Je nach resultierender Gesamtbreite entstehen dabei unterschiedliche Möglichkeiten der prinzipiellen Querschnittsaufteilung. Allen gemein sind eine größere Fahrbahnbreite, dedizierte Anlagen der Rad- und Fußverkehrsführung sowie Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die genaue Aufteilung, die unterschiedlichen Breiten, die Anzahl der Stellplätze und die genaue Beanspruchung des Baumbestandes müssen in den nächsten Planungsschritten festgelegt werden. Dort müssen auch die Belange des Hochwasserschutzes adäquat berücksichtigt werden. Ein Anheben der Straße könnte eine durchgehende Befahrbarkeit ermöglichen, aber nicht grundsätzlich gegen Hochwasser schützen. Denn es ist zu bedenken, dass bei entsprechenden Hochwasserlagen das anfallende Niederschlagswasser nicht versickern kann, da der Grundwasserstand entsprechend hoch ansteigt.

Ruhender Verkehr

Während die Ferienimmobilien und Segelanleger über eigene Parkierungsmöglichkeiten verfügen, besteht vor allem für Tagesgäste des Priwalls nur die Möglichkeit, ihr Fahrzeug im Straßenraum (straßenbegleitend) abzustellen. Größere Sammelanlagen existieren nahezu nicht. Ferner besteht auch kaum die Flächenverfügbarkeit, um eine solche einzurichten. Abgesehen von der baurechtlich gesicherten Möglichkeit zur Errichtung einer Sammelparkanlage (Parkpalette) im Eingangsbereich der Beach-Bay (durch den Investor) bestehen daher keine weiteren Kapazitäten, die kurzfristig zu aktivieren wären.

Gleichzeitig ist bei einer grundhaften Sanierung der Mecklenburger Landstraße davon auszugehen, dass die Anzahl der dann eingerichteten offiziellen Parkplätze im Straßenraum die Gesamtanzahl der heutigen – teils wilden – Parkplätze unterschreitet. Allerdings führt das Parken von Fahrzeugen abseits des befestigten Straßenraums heute zu großen Problemen und Kosten im Unterhalt (z. B. durch wegbrechende Fahrbahnkanten).

Der Parkdruck tritt bisher nur lokal und zeitlich begrenzt auf (z. B. im Bereich des Fähranlegers und des Rosenhofs). Über das Gesamtjahr betrachtet, liegt die Ausnutzung der öffentli-

chen Parkkapazitäten allerdings im unteren Bereich. Sollte sich der Parkdruck erhöhen und bspw. keine neuen Kapazitäten geschaffen werden, werden in der Untersuchung Maßnahmen der Parkraumverwaltung aufgeführt, die in Zukunft sukzessiv etabliert werden könnten – wie z. B. zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung des Parkraums. Bereits heute kann beobachtet werden, dass es an bestimmten Tagen zu einem problematischen Parkdruck kommt.

Der Investor der Beach-Bay wird in den nächsten Monaten ein Parkhaus mit 322 Parkplätzen errichten. Die Fertigstellung ist für Ende August 2021 vorgesehen. Damit entstehen im Eingangsbereich der Anlage (Ecke Dünenweg / Mecklenburger Landstraße) öffentlich verfügbare Parkplätze. Im Gegenzug wird, wie ursprünglich geplant, der gesamte Beach-Bay-Bereich nördlich der Mecklenburger Landstraße als Parkverbotszone ausgewiesen. Nach Fertigstellung der Stellplätze soll ferner gegen das unerlaubte Wildparken in der Mecklenburger Landstraße vorgegangen werden.

Hiermit wird eine sehr wichtige Maßnahme zur Kompensation des Parkdrucks umgesetzt. Die Hansestadt Lübeck begrüßt den Bau des Parkhauses ausdrücklich und erwartet eine spürbare Abnahme des Parkdrucks. Unbenommen davon wird die Situation des ruhenden Verkehrs kontinuierlich beobachtet. Weiter Maßnahmen sollten allerdings erst nach einiger Zeit des Betriebs des Parkhauses geprüft werden.

Fazit

Mit der Komplettfertigstellung der in den letzten Jahren auf den Weg gebrachten städtebaulichen Projekte ändert sich die verkehrliche Situation auf dem Priwall merklich. Die vorhandene Infrastruktur ist aber gegenwärtig und in den kommenden Jahren prinzipiell dazu in der Lage, die neuen Verkehrsmengen aufzunehmen. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht zunächst nur im Bereich des Fähranlegers, auf dem zurzeit ein Verkehrsversuch in Form von Straßenmarkierungen erfolgt. Die Aufnahme einer Planung zur baulichen Umgestaltung sollte in einem nächsten Schritt erfolgen.

In Bezug auf die Mecklenburger Landstraße sowie den ruhenden Verkehr ist die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Änderung der bestehenden Situation nicht ohne Schwierigkeiten vorzunehmen. Sollte beispielsweise eine Verbesserung bzw. regelkonformer Ausbau für den Fuß- und Radverkehr im Straßenverlauf vorgenommen werden, so geht dies zum Teil nur auf Kosten der ortsbildprägenden Birkenallee.

Hinsichtlich des bestehenden Parkdrucks ist eine gewisse Entspannung durch den Bau eines Parkhauses mit über 300 Parkplätzen zu erwarten. Auch das problematische Wildparken soll anschließend durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden. Sollte sich darüber hinaus weiterer Handlungsbedarf manifestieren, bestehen gemäß dem vorgelegten Gutachten weitere Möglichkeiten. In den Wohngebieten kann beispielsweise eine (mehrstufige) Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden, die jedoch auch die Priwallbewohner:innen ohne eigenen Stellplatz betreffen würde. Die erwähnte Neugestaltung der Mecklenburger Landstraße kann auch zur Generierung von neuen, regulären Stellplätzen genutzt werden.

Während der Ausarbeitungen zur vorliegenden Studie haben umfangreiche Beteiligungen stattgefunden. Diese umfassten sowohl Gespräche auf Arbeitsebene mit dem Verein der Priwallbewohner als auch in Form von Informationsveranstaltungen für die allgemeine Bewohnerschaft vor Ort. Insbesondere auf Arbeitsebene konnte dabei intensiv auf die konzeptionellen Vorschläge eingegangen werden. Es wurden die Hintergründe, straßenverkehrsrechtlichen und technischen Rahmenbedingungen erläutert, und auf die Konsequenzen der Maßnahmenmöglichkeiten eingegangen werden. Auch Vorschläge seitens des Vereins der Priwallbewohner konnten gegenübergestellt und diskutiert werden. Bei den öffentlichen (Groß-) Veranstaltungen konnten entsprechend die unterschiedlichen Positionen und Vorstellungen präsentiert und diskutiert werden. Eine eindeutige Präferenz seitens der Bewohner:innen konnte im Rahmen der Beteiligung nicht ermittelt werden, da alle Lösungsvorschläge auch Nachteile für die Anwohner:innen nach sich ziehen.

Es wird daher empfohlen, die weitere (Detail-) Planung erst dann aufzunehmen, wenn sich die bauliche Notwendigkeit zur Sanierung (durch Schäden aus Witterung und Abnutzung) ergibt (Mecklenburger Landstraße) oder ein steigender Parkdruck es verlangt (Maßnahmen des Parkraummanagements). Ein akuter Handlungsbedarf entsteht auch aus Sicht des Hochwasserschutzes nicht. Das Hochwasserrisiko auf dem Priwall wurde sowohl seitens des Landes als auch von der Hansestadt Lübeck als gering eingestuft. Selbst bei einem sehr schweren Ostseehochwasser liegt der größte Teil, der auf dem Priwall bebauten Flächen aufgrund der Höhenlage, hochwasserfrei und wird nicht überflutet. Deshalb ist aus Sicht des Landes auch ein Bau eines Landesschutzdeiches auf dem Priwall im Interesse des Wohls der Allgemeinheit nicht erforderlich. Der Verein der Priwallbewohner wurde darüber umfassend informiert. Nichtsdestotrotz ist, wie oben genannt, bei einer grundhaften Sanierung der Straße auf eine entsprechende Ausstattung zur verbesserten Erreichbarkeit zu achten (dritter Spiegelstrich).

Anlagen:

- 1 - Entwicklungskonzept für das Verkehrssystem auf dem Priwall (Berichtsfassung Hansestadt Lübeck), Fa. Urbanus

Senatorin Joanna Hagen



Entwicklungskonzept für das Verkehrssystem auf dem Priwall Berichtsfassung Hansestadt Lübeck

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12
23552 Lübeck

Ausgearbeitet von:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Stefan Luft
Heike Drücker
Christoph Lüth

1. Strategische Ausrichtung des Verkehrssystems

Der Titel „Ostseeheilbad“ erfordert für den Stadtteil Travemünde eine entsprechende Entwicklungsplanung, die den Ansprüchen einer generell umweltorientierten und nachhaltigen Ausrichtung, aber auch den Anforderungen eines verstärkt familienfreundlichen Tourismus gerecht wird.

Diese grundsätzlichen Zielsetzungen und Ansprüche sollten sich auch im Mobilitätskonzept und im Verkehrssystem widerspiegeln. Dies bedeutet eine möglichst geringe Kfz-Belastung in den sensiblen Bereichen insbesondere den Wohnquartieren, dem zentralen Kurgebiet und dem Priwall sowie eine offensive Förderung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Vor allem die Besucher und Urlaubsgäste sollten in die Lage versetzt werden, den Großteil ihrer Aktivitäten ohne Kfz-Nutzung durchzuführen. Neben attraktiven Verkehrsangeboten, die einen Kfz-Verzicht fördern, sollten auch die gestalterischen Qualitäten der Verkehrsanlagen den formulierten Zielsetzungen entsprechen.

Dies bedeutet auch für den Priwall **angemessene verkehrliche Rahmenbedingungen** zu schaffen. Hierbei geht es vor allem um

- eine weitere Erhöhung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit speziell für den „Umweltverbund“ (zu Fuß, Fahrrad, Linienbus),
- die langfristige Sicherung einer verträglichen Verkehrsabwicklung mit einem hohen Anteil Kfz-freier oder verkehrsberuhigter Bereiche sowie
- die verkehrlich-städtebauliche Aufwertung der Mecklenburger Landstraße, die als Kreisstraße Verbindungsfunktion nach Nordwestmecklenburg wahrnimmt, hauptsächlich aber als Sammelstraße bzw. Erschließungsstraße für den Priwall fungiert.

Dazu wird im Folgenden ein **verkehrliches Entwicklungskonzept** skizziert. Im Vordergrund eines zukunftsorientierten Verkehrskonzeptes für den Priwall stehen die Akzeptanzförderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Drei **übergeordnete Zielsetzungen** sind dabei hervorzuheben:

- ⇒ Verbesserung der Attraktivität der Trave-Schiffsverbindungen für Fußgänger und Radfahrer,
- ⇒ Stabilisierung und ggf. Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf dem Priwall,
- ⇒ Ordnung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs auf dem Priwall.

Grundbausteine des verkehrlichen Entwicklungskonzeptes

Das verkehrliche Entwicklungskonzept basiert auf folgenden Grundbausteinen:



Kfz-freies oder verkehrsberuhigtes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer,



verbesserte Erreichbarkeit im Radverkehr durch Fahrradmitnahmemöglichkeit auf der Nordefähre,



zentrale Erschließung des Priwalls mit dem Linienbus und Durchbindung nach Travemünde (entsprechend den Qualitätsstandards des 3. RNVP) ggf. mit touristisch orientierter Anpassung des Verkehrsangebotes,



Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr,



Neuordnung des öffentlichen Parkens,



Einbeziehung aller öffentlichen Stellplätze in eine Parkraumbewirtschaftung,



Einrichten einer „Belegt“-Anzeige für die Parkplätze auf dem Priwall am westlichen Fähranleger,



städtebaulich-verkehrliche Neuordnung / Umgestaltung des Fährvorplatzes,



Neustrukturierung und Umgestaltung des Straßenraums in der Mecklenburger Landstraße,



Beibehaltung des örtlichen Tempo-30-Limits in der Mecklenburger Landstraße.

Fuß- und Radverkehr

Der Priwall bietet durch die kurzen Entfernungen und die attraktiven naturräumlichen Rahmenbedingungen günstige Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr. Mit der neuen "Beach Bay" werden die Rahmenbedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel zusätzlich positivbeeinflusst. Im Mittelpunkt der Planungen steht ein eigenständiges oder zumindest **verkehrsberuhigtes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr**, das kurze Verbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten im Alltags- und Freizeitverkehr schafft. Während für den Freizeitverkehr der Ostseeküsten-Radweg entlang der Dünen eine zentrale Rolle spielt, ist dies für den Alltagsverkehr die Mecklenburger Landstraße, die den Radverkehr aus den Wohngebieten bündelt und mit dem Fähranleger verbindet. Um hier die Fahrbedingungen zu verbessern, wird eine Umgestaltung des Straßenraums empfohlen (vgl. Abschnitt „Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße“).

Neben einer attraktiven Wegeführung und Wegegestaltung kann speziell die **Akzeptanz des Radverkehrs** durch weitere flankierende Maßnahmen gefördert werden. Dazu gehören im Wesentlichen:

- Eine komfortable Gestaltung der Fuß- und Radstrecken (i.W. Beläge, Beleuchtung und Wegweisung),

- die uneingeschränkte Fahrradmitnahme auf der „Norderfähre“ als wichtiger Lückenschluss im Travemünder Radverkehrsnetz (eingeführt zur Saison 2016),
- die Einrichtung hochwertiger Fahrrad-Abstellanlagen im öffentlichen und privaten Raum (speziell an den Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen),
- die Erweiterung von attraktiven Fahrradverleihangeboten speziell für die Urlaubsgäste.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Linienbusverkehr bildet eine wichtige Komponente im Verkehrssystem auf dem Priwall, insbesondere da viele Priwall-Bewohner auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (Stichwort „Seniorenwohnanlage“). Die traditionell bestehende Zäsur durch die Priwallfähre wurde durch die **Verlängerung der Buslinie 38 über die Priwallfähre** bis zur Praxisklinik aufgehoben. Damit wurde auch eine zentrale Empfehlung des urbanus-Gutachtens von 2005 zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf dem Priwall umgesetzt. Durch die Nutzung der Kurkarte als ÖPNV-Fahrkarte und den SH-Tarif hat der ÖPNV in den letzten Jahren zusätzlich an Attraktivität insbesondere für Touristen gewonnen. Die Streckenführung auf dem Priwall sollte möglichst so erfolgen, dass staugefährdete Straßenabschnitteumfahren oder dem Linienbus zumindest eine Bevorrechtigung eingeräumt werden kann. Zudem sollte die Ferienanlage "Beach Bay" eine möglichst **zentral gelegene Haltestelle** erhalten, um die An-Abmarschwege zu minimieren. Diese könnte beispielsweise im Bereich des geplanten „Empfangs“ liegen und auch durch den Investor finanziert werden. Eine Führung der Buslinie auf das Gelände wird angesichts der kurzen Fußwege und der vorgesehenen Verkehrsberuhigung für verzichtbar gehalten. Eine Überprüfung der Linienführung sollte nach Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme erfolgen, da erst zu diesem Zeitpunkt genauere Aussagen über eventuelle Staurisiken möglich sind, ggf. kann die Linienführung auch unverändert bleiben.

Parallel wird im Rahmen der Studie zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck erörtert inwiefern sich die Bedienung des Priwalls in das sog. LÜMO integrieren lässt.

Erschließungskonzept für den Kfz-Verkehr

Im Verkehrskonzept übernimmt die Mecklenburger Landstraße weiterhin die Haupteerschließung, während die Seitenstraßen verkehrsberuhigte Wohnstraßen bleiben. Das Erschließungssystem im Entwicklungsgebiet "Beach Bay" basiert auf **Stichstraßen zur Anbindung der wichtigsten Zielbereiche** „Hafen“ und „Freizeiteinrichtungen“, die von der Mecklenburger Landstraße ausgehen. Durchgangsverkehre außerhalb der Mecklenburger Landstraße bzw. nicht nutzungsbezogene Verkehre im Plangebiet sollen mit diesem Konzept vermieden bzw. unterbunden werden. Verbindungen zwischen den Entwicklungsbereichen "Beach Bay" und „Feriendorf“ sollten dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten oder als Umweltrassen für ausgewählte Verkehrsarten (Lieferverkehr, Serviceverkehr) konzipiert werden.

2. Ruhender Verkehr

Bewertung der Bestandssituation

Für das öffentliche Parken auf dem Priwall sind derzeit nur wenige Parkierungsmöglichkeiten vorgesehen, so dass überwiegend illegal auf nicht ausgewiesenen Flächen Fahrzeuge abgestellt werden. Zum Teil wird sogar „wild“ in Grünanlagen bzw. im Waldgebiet geparkt. Dieser Zustand ist auf Dauer nicht mit den o.g. Zielsetzungen und Qualitätsanforderungen an das Verkehrssystem vereinbar und kann auch zur Beeinträchtigung der Standortqualität führen. Hinzu kommt, dass durch die städtebauliche Entwicklung in Travemünde die bisherigen Parkplätze (u.a. auf dem Baggersand) weiter von der Priwallfähre weg verlegt wurden oder noch werden und damit zusätzlicher Parkdruck für den Priwall entstehen könnte. Eine qualifizierte Prognose ist auf Basis verfügbarer Daten derzeit aber nicht möglich.

Bei zwei Ortsbegehungen im Juli und September 2018 wurden die in Bild 1 dargestellten „legalen“ Parkierungsflächen identifiziert und die Parkraumsituation bewertet. Dabei wurde unterschieden zwischen

- öffentlichen Parkierungsanlagen,
- privaten Parkierungsanlagen (durch Schrankenanlage gesichert für ausgewählte Nutzerkreise),
- Straßenrandparken.

Die Bilder 2 bis 6 zeigen ausgewählte Straßenabschnitte der Mecklenburger Landstraße sowie einiger Seitenstraßen zur Verdeutlichung der Situation des ruhenden Verkehrs. Stellplätze auf von Einfamilienhäusern auf deren Grundstück wurden nicht dokumentiert.

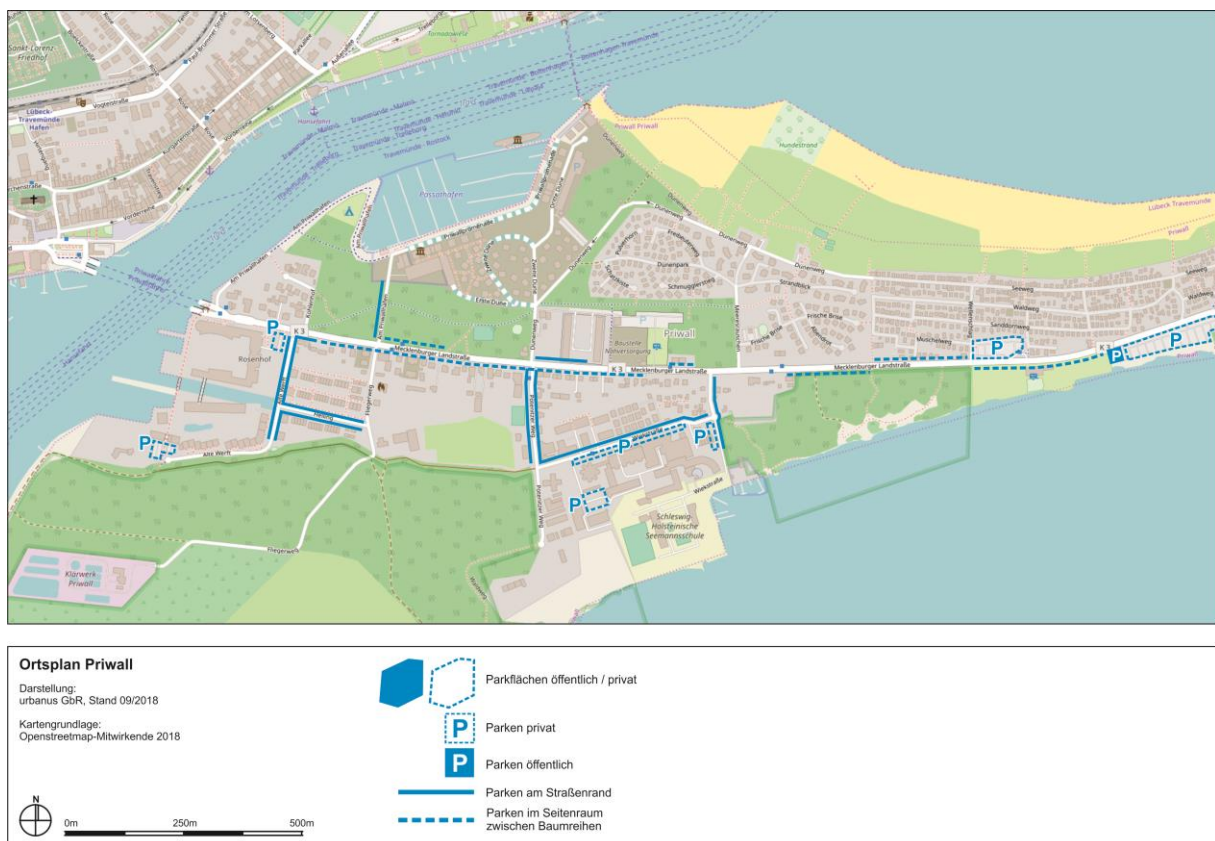


Bild 1: Überblick über die Parkierungsanlagen auf dem Priwall



Bild 2: Private Parkierungsanlage für die Ferienhaussiedlung an der Mecklenburger Landstraße



Bild 3: Parken am Straßenrand in der Wiekstraße



Bild 4: Längsparken in Parkbuchten in der Straße Alte Werft



Bild 5: Senkrechtaufstellung in Parkbuchten in der Straße Helling



Bild 6: Straßenrandparken an der Mecklenburger Landstraße zwischen Pötenitzer Weg und Fliegerweg

Bemerkenswert ist dass es aktuell nur eine öffentliche „Parkierungsanlage“ mit ca. 40 Stellplätzen auf dem Priwall gibt, die zudem in der Ortsrandlage liegt und damit mit relativ langen Fußwegen zu wichtigen Zielen auf dem Priwall verbunden ist.

Die Bewohner des Priwalls sowie die Nutzer der Feriensiedlungen und der Campinganlagen haben ihre Parkflächen zum Teil auf den Grundstücken/Anlagen im Wesentlichen aber auf den beiden großen privaten Parkplätzen an der Mecklenburger Landstraße. Diese sind durch eine Schrankenanlage gesichert. Zu den beiden Ortsrundgängen im Juli und September war keiner der beiden Parkplätze voll ausgelastet, im September war sogar in der Woche eine geringe Auslastung (unter 30%) gegeben.

Auf dem Gelände des Rosenhofes und der Berufsbildenden Schulen sind ebenfalls den Nutzungen zugeordnete Stellplätze vorhanden (für Beschäftigte, Lehrkräfte etc.), die aber nur mit Zugangsberechtigung nutzbar sind. Besucher und Schüler*innen müssen sich überwiegend eine Parkmöglichkeit am Straßenrand oder in den Seitenräumen der Gebäude suchen. Dazu werden, dort wo es nicht durch entsprechende Zeichen der StVO untersagt ist, die Wohnstraßen und die unbefestigten Seitenstreifen entlang der Mecklenburger Landstraße genutzt. Parken im Park- oder Halteverbot wurde allerdings nur vereinzelt registriert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass ggf. auch bedingt durch die zahlreichen Bautätigkeiten auf dem Priwall und die damit verbundene eingeschränkte Attraktivität für Besucher, an durchschnittlichen Tagen kein gravierender Parkdruck auf dem Priwall besteht. Dennoch gibt es Ansatzpunkte von zu gering bemessenen Kapazitäten im Bereich der Berufsschulen und des Rosenhofes, die zu einer Verdrängung von ruhendem Verkehr in die öffentlichen Straßenräume und hier vor allem in die angrenzenden Wohnstraßen führen. Die Seitenräume der Mecklenburger Landstraße werden ebenfalls beparkt, zur Zeit allerdings vorwiegend

von Kurzparkern oder von Handwerkerfahrzeugen. In der Perspektive dürfte sich der Parkdruck aber noch verstärken, wenn die gesamte Anlage in den vollen Betrieb bzw. Nutzung geht.

Strukturelle Rahmenbedingungen

Private Stellflächen sind für Ferienhausanlagen, Einfamilienhäuser, die Seniorenwohnanlage und z.T. für die Beschäftigten dieser Einrichtungen sowie der berufsbildenden Schulen vorgesehen.

Öffentliche Parkplätze benötigen die

- Besucher der Bewohner des Priwalls,
- SchülerInnen der BBT sowie der Landesberufsschulen
- Beschäftigten (insbesondere regionale Pendler)
- die Tagestouristen.

Einwohnerzahlen und Schülerzahlen sind der Sekundärstatistik zu entnehmen, ebenso können die Beschäftigtenzahlen für Schulen und den Rosenhof abgeschätzt werden. Daten zu Tagestouristen gibt es lt. Rücksprache mit der LTM nur für das gesamte Stadtgebiet von Lübeck ebenso wie Pendlerzahlen.

Künftige Parkraumbedarfe

Die Ausweisung von Kfz-Stellplätzen in Zusammenhang mit den neuen Nutzungen insbesondere Priwall Waterfront ist zwar unumgänglich, birgt aber auch die Gefahr von „induzierten Verkehren“ auf dem Priwall (vor allem an Wochenenden). Um dieses Risiko zu minimieren, wurden die **Parkplatz-Kapazitäten** in Anlehnung an die Verkehrsprognose und den angestrebten hohen Fuß- und Fahrradanteil zurückhaltend bemessen. Dies gilt insbesondere für die öffentlichen Parkplätze. Eine fundierte Berechnung der Bestandsnachfrage ist aufgrund fehlender oder unzureichender Daten in Bezug auf die Nachfrager-Zielgruppen (z.B. Beschäftigte, Tagestouristen) derzeit nicht möglich.

Im Bestand wird derzeit nur bei den Ausbildungseinrichtungen bei unverändertem Nutzungsumfang Bedarf für Kapazitätserweiterungen gesehen. Sollte die Berufsschule künftig ggf. verlagert werden, ist der Parkraumbedarf mit den entsprechenden Nachnutzungen erneut abzugleichen.

In Anbetracht der zu erwartenden Entwicklungen auf dem Priwall wird insbesondere bei den Besuchern und Tagestouristen ein signifikanter Zuwachs erwartet, die dann im Wesentlichen auf Parkieranlagen in Travemünde ausweichen müssen. Daher wird eine Erweiterung des Parkplatzangebotes auf dem Priwall grundsätzlich für erforderlich gehalten.

Mit der vorgesehenen **Parkpalette** am Zugang zum Waterfront und Ferienhaus-Gebiet soll

- der ruhende Verkehrs geordnet,
- zusätzliche moderate Kapazitäten geschaffen und
- die Transparenz des Parkkonzeptes auf dem Priwall erhöht werden.

Die Verkehrsprognose geht davon aus, dass außer den Stellplätzen, die aus den neuen Nutzungen resultieren (einschließlich Beschäftigte und Besucher) und dem vorhandenen Stellplatzbedarf (inklusive „Wildparken“) **keine weiteren zusätzlichen öffentlichen Parkplätze** geschaffen werden müssen. Dabei gilt es auch zu berücksichtigen, dass keine geeigneten neuen Flächen auf dem Priwall zur Verfügung stehen, die wirtschaftlich zu betreiben und ohne signifikante Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum umzusetzen sind.

Für Spitzenbedarfe und potenzielle Nachfragezuwächse aus dem touristischen Sektor ist zu prüfen, ob die bestehenden Parkplätze

- im direkten Umfeld erweitert (ggf. auch mit einer zweiten Ebene) oder
- die privaten Parkplätze teilweise und/oder zeitweise für eine öffentlichen Nutzung zugänglich gemacht werden können.

Aus strategischer Sicht sollten die öffentlichen Parkplätze vorzugsweise als Angebot für Verkehrsteilnehmer aus dem Raum Nordwestmecklenburg dienen, die aus Richtung Pötenitz anfahren.

Empfehlungen für ein Parkraummanagement

Angesichts des eher geringen und auch nur bedingt erweiterbaren Parkraumangebotes auf dem Priwall ist eine Parkraumbewirtschaftung unbedingt zu empfehlen. Dabei sollten eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer eingeführt und bei Erfordernis auch Gebühren erhoben werden. Langzeitparken sollte unterbunden bzw. auf die Travemünder Seite verlagert werden.

Aufgrund der Unsicherheiten bei der Entwicklung der Parkraumnachfrage wird folgender **Stufenplan** vorgeschlagen:

Stufe 1:

Gebührenfreies Parken mit Parkscheibe und einer Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden ggf. maximal 3 Stunden.

Stufe 2:

Erhebung von Parkdauer-abhängigen Parkgebühren in Koordination mit den Gebühren auf der Travemünder Seite unter Beibehaltung der Parkdauerbegrenzung.

Stufe 3:

Einführung eines saisonalen Anwohnerparkens, wenn Besucher- / Touristen-Parkverkehr nachweislich in die Wohnstraßen verdrängt wird.

Um keine zusätzlichen Verkehre insbesondere von der Travemünder Seite auf den Priwall zu ziehen, wird empfohlen, eine dynamische Anzeige „Parkplätze Priwall belegt“ auf der Travemünder Seite zu installieren sowie auf dem Priwall auf die Parkieranlagen in Travemünde und ggf. deren Auslastung hinzuweisen, also den Priwall in ein **dynamisches Parkleitsystem** einzubinden.

Das Parken auf nicht ausgewiesenen Flächen in der Mecklenburger Landstraße ist vor allem im besonders betroffenen Abschnitt westlich des Pötenitzer Weges (bei 5 Verkehrsbeobachtungen wurden bis zu 30 Fahrzeuge erfasst) künftig durch geeignete, ggf. auch bauliche Maßnahmen zu unterbinden (z.B. Poller, Feldsteine etc.). Im Bereich Wellenschlag/ Muschelweg ist zu prüfen, ob der Grünstreifen (mit Baumbestand) an der Südseite (bis zu 20 erfasste Fahrzeuge) mit wassergebundenem Belag künftig als Parkstreifen ausgewiesen werden kann.

3. Gestaltung von Straßenräumen und Knoten

Bestandssituation und Handlungsbedarfe

Bei einer Ortsbefahrung im September 2018 wurden diverse Straßenquerschnitte entlang der Mecklenburger Landstraße in einer Fotodokumentation festgehalten. Die Bilder 7 bis 11 zeigen ausgewählte Straßenabschnitte der Mecklenburger Landstraße sowie einiger Seitenstraßen zur Verdeutlichung der Situation.



Bild 7: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße an der Lübecker Stadtgrenze



Bild 8: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe der „Buskehre Wellenschlag“



Bild 9: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Muschelgrund 6 zwischen Wellenschlag und Meeresrauschen



Bild 10: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Meeresrauschen und Wiekstraße (Einfahrt Feriendorf Strand)



Bild 11: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Pötenitzer Weg / Dünenweg (Einfahrt Feriendorf Waterfront)

Die Mecklenburger Landstraße entspricht heute noch weitgehend dem Charakter der Vorwendezeit, als sowohl der fließende Verkehr als auch der ruhende Verkehr kaum eine Rolle spielten bzw. sich auf sehr niedrigem Nachfrageniveau bewegten. Mit der Bautätigkeit und Nutzungsintensivierungen der letzten Jahre haben sich bereits erste Nachfragesteigerungen nach Parkraum ergeben, während die Kfz-Belegung der Mecklenburger Landstraße seit vielen Jahren auf einem relativ niedrigen Niveau verharret. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass im ostdeutschen Hinterland kaum zusätzliches Verkehrsaufkommen entstanden ist und die deutlich gestiegenen Pendlerströme im Wesentlichen durch die A20 und die B104 aufgefangen werden.

Mit Abschluss des Projektes Priwall "Beach Bay" und der Reduzierung von Parkraum auf Travemünder Seite im Umfeld der Priwallfähre ist eine deutliche Veränderung der verkehrlichen Situation zu erwarten, wenngleich der durch die Bautätigkeiten derzeit starke Lkw-Verkehr tendenziell eher zurück gehen dürfte. Dennoch werden die städtebaulichen Impulse auf dem Priwall und auf der Travemünder Seite nicht spurlos am Verkehrssystem vorübergehen (siehe Verkehrsprognose).

Der Straßenraum der Mecklenburger Landstraße entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine Hauptsammelstraße für den Priwall und einer regionalen Verbindungsstraße. Erhebliche Handlungsbedarfe gibt es abschnittsweise bezüglich der Fahrbahnbreite, die auch mit reduzierter Geschwindigkeit für den Begegnungsfall Lkw/Bus – Lkw/Bus kritisch ist sowie für die Führung und Flächenverfügbarkeit des Fuß- und Radverkehrs. Gerade für den Radverkehr wird sowohl im Hinblick auf den Alltagsverkehr als auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr ein deutliches Zuwachspotenzial gesehen, so dass hier deutliches Konfliktpotenzial mit dem ebenfalls zunehmenden Kfz-Verkehr entsteht, wenn der Straßenraum unverändert bleibt.

Gestaltung der Hauptzufahrt zur "Beach Bay" und Anschluss an die Mecklenburger Landstraße

Mit einer Querschnittsbelegung von etwa 950 Kfz/24h kann die Hauptzu- und -abfahrt zum Projektgebiet mit starker Verkehrsberuhigung ggf. auch als Shared-Space gestaltet werden. Dies gilt prinzipiell auch für die weiterführenden Erschließungswege. Die Ausgestaltung als Mischfläche bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt im Verkehrsraum bewegen (können). Da sich Haupt-Kfz-Ströme bedingt durch den „Bettenwechsel“ nicht mit den Hauptfußgängerströmen überlagern werden, ist eine solche Flächenteilung vertretbar. Vor dem Empfang sollten aber ausreichend Aufenthaltsflächen für Fußgänger geschaffen werden, um hier Konfliktpotenziale insbesondere zu den Hauptein- und -auscheckzeiten zu minimieren.

Am Knoten der Hauptzu- und -abfahrt mit der Mecklenburger Landstraße wird keine Straßenraumaufweitung über die erläuterten Umbaumaßnahmen hinaus für erforderlich gehalten. Die verkehrstechnische Vorprüfung nach HBS ergibt hier die Qualitätsstufe A. Aus den in Bild 12 dargestellten Knotenströmen in der Spitzenstunde ergeben sich mittlere Wartezeiten für alle relevanten Konfliktströme von unter 10 Sekunden. Damit ist eine Linksabbiegespur von Richtung Priwallfähre zum Projektgebiet nicht notwendig, da ausreichend Zeitlücken im Längsstrom in Richtung Priwallfähre vorhanden sind. Gegebenenfalls könnte der Schutzstreifen im Knotenbereich unterbrochen werden, um hier ein regelkonformes Vorbeifahren an den Linksabbiegern zu ermöglichen.

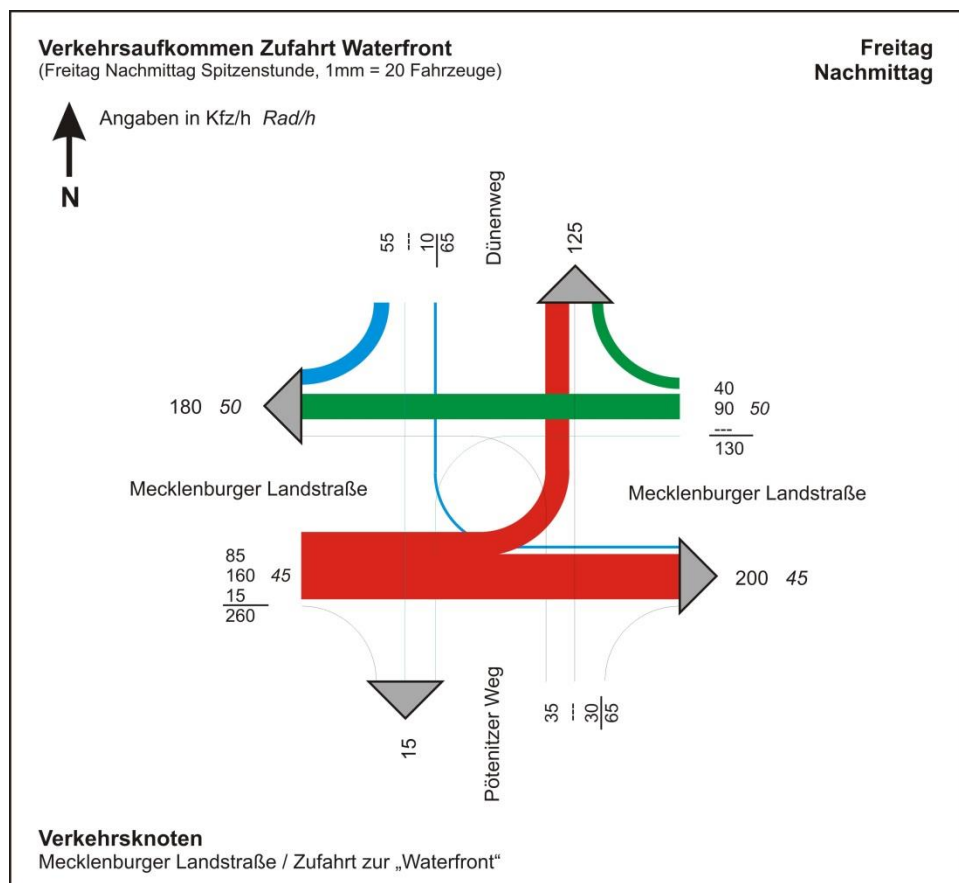


Bild 12: Spitzenstundenbelegung am Knoten Mecklenburger Str. / Waterfront-Zufahrt

Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße und des Fährvorplatzes

Auch wenn unter dem Gesichtspunkt der **verkehrlichen Leistungsfähigkeit** kein Ausbau des Straßennetzes auf dem Priwall und hier insbesondere der Mecklenburger Landstraße erforderlich ist, wird im Zusammenhang mit der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes und den formulierten Qualitätsansprüchen für das Verkehrssystem eine **Umgestaltung der Mecklenburger Landstraße** in Anlehnung an die RASt 06 empfohlen (vgl. Bild 13). Diese wird allein vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Defizite für notwendig gehalten.

Zum Einen sollten mit einem Umbau die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Verkehrssicherheit) verbessert werden, zum Anderen sollte eine Anpassung an die neuen städtebauliche Rahmenbedingungen erfolgen.

In den Bildern 15 bis 17 sind für die Mecklenburger Landstraße Straßenraumentwürfe für die drei charakteristischen Gestaltungsabschnitte dargestellt. Gemeinsam ist allen Entwürfen die **Verbreiterung der Fahrbahn** von derzeit 5,0 m (mind. 4,8 m) bis 6,5 m auf eine Breite von 7,50 m. Der gewonnene Raum wird für die Anlage von Radschutzstreifen genutzt, um hier angemessene Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen und eine Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs vorzunehmen sowie dadurch auch die Verkehrssicherheit zu verbessern bzw. Konfliktpotenziale zu minimieren.

Die **Schutzstreifen sind als „überfahrbare Angebotsstreifen“** konzipiert und tragen damit zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation bei. In den Seitenräumen sind neben ausreichend dimensionierten Gehwegen kombinierte Baum- und **Parkstreifen** vorgesehen, wobei Parkmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Straßenrandnutzung ausgewiesen werden.

Die empfohlene Neuordnung bzw. Umgestaltung des Straßenraums erfordert auf einigen Abschnitten eine Straßenraum-Verbreiterung oder eine Verlegung der Baumreihen auf der Nordseite der Mecklenburger Landstraße. Um möglichst wenig (kosteneffektiv) umzubauen, bleibt für den längsten Abschnitt der Straße die Südseite der Mecklenburger Landstraße unverändert, da hier in weiten Teilen schon ein Fußweg vorhanden ist (zwischen Campingplatz und Fähranleger). Für den Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Campingplatz enden die nördlich angrenzenden Grundstücke nahe am Straßenrand (vgl. Bild 7), während auf der südlichen Seite Grünflächen z.T. mit Baumbestand vorhanden sind.

Die Gesamtlänge der Mecklenburger Landstraße von knapp 2,1 km bis zur Aufweitung am Fährvorplatz wurde in 5 Abschnitte unterteilt (vgl. Bild 14). Diesen wurde einer der drei nachfolgenden Querschnittstypen zugeordnet.

Unabhängig von der Straßenraumgestaltung sollte das **Tempo-30-Limit** auf der Mecklenburger Landstraße und die Tempo-30-Zone im übrigen Straßennetz auf dem Priwall beibehalten werden, da es den Zielsetzungen insbesondere hinsichtlich Verkehrsberuhigung entspricht und im Hinblick auf die verkehrlich-städtebaulichen Rahmenbedingungen für angemessen gehalten wird.

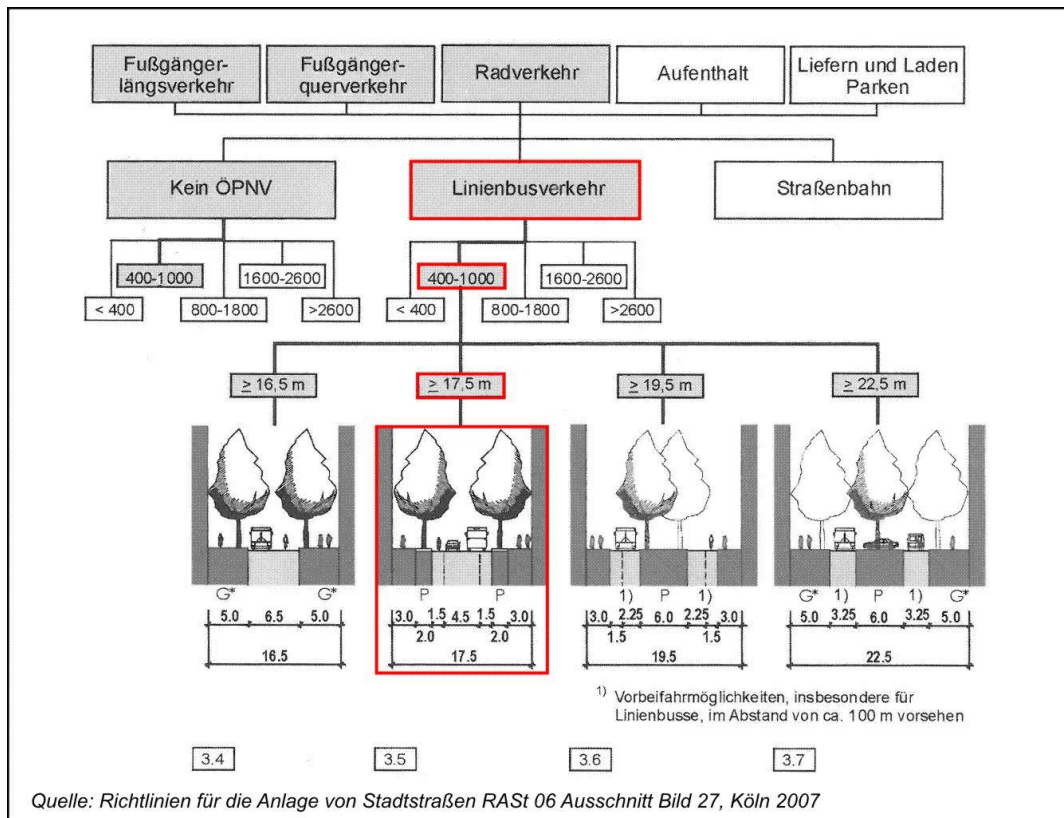


Bild 13: Anlage des Straßenraumprofils nach RAST 06



Ortsplan Priwall
 Darstellung: urbanus GbR, Stand 09/2018
 Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2018

Straßenquerschnitte

- Typ 2 (ca. 12 m)
- · - · - Typ 1 (ca. 18 m)
- Typ 3 (ca. 9 m)

0m 250m 500m

Bild 14: Einteilung der Streckenabschnitte

Aktuelle Situation



Entwurf für eine Umgestaltung

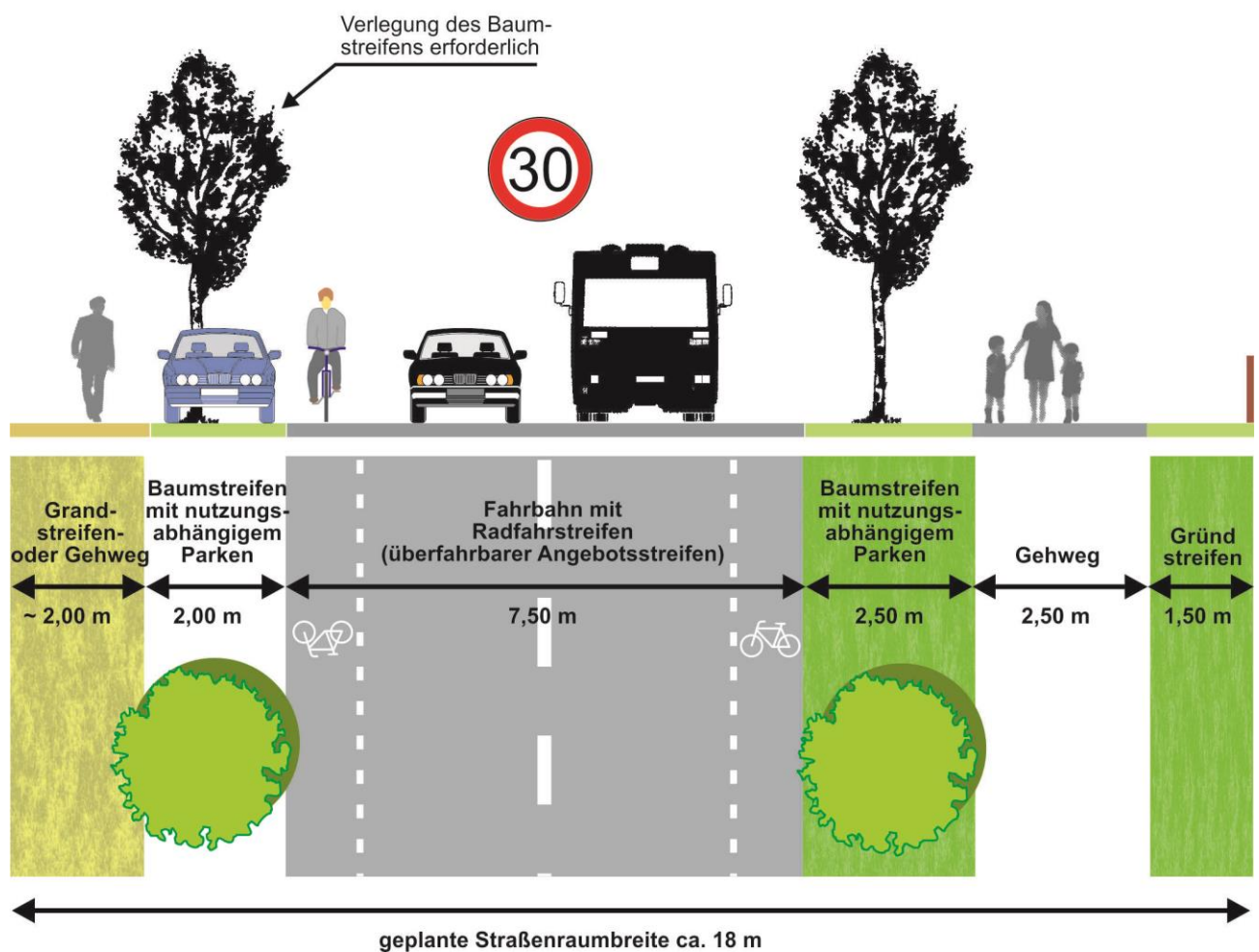


Bild 15: Entwurf für den Straßenraum im Abschnitt Pötenitzer Weg bis Wiekstraße

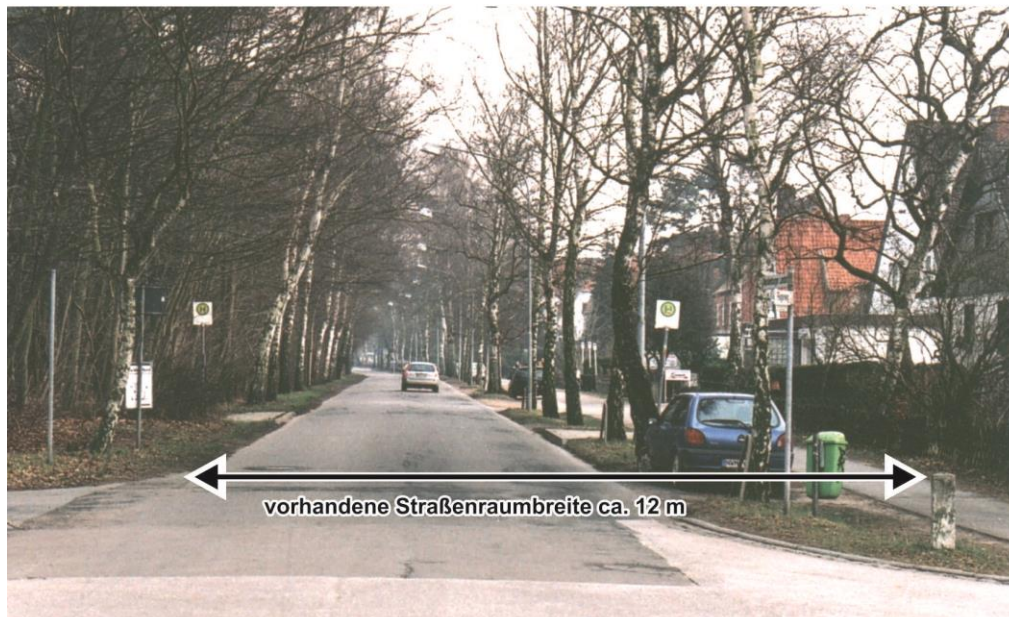
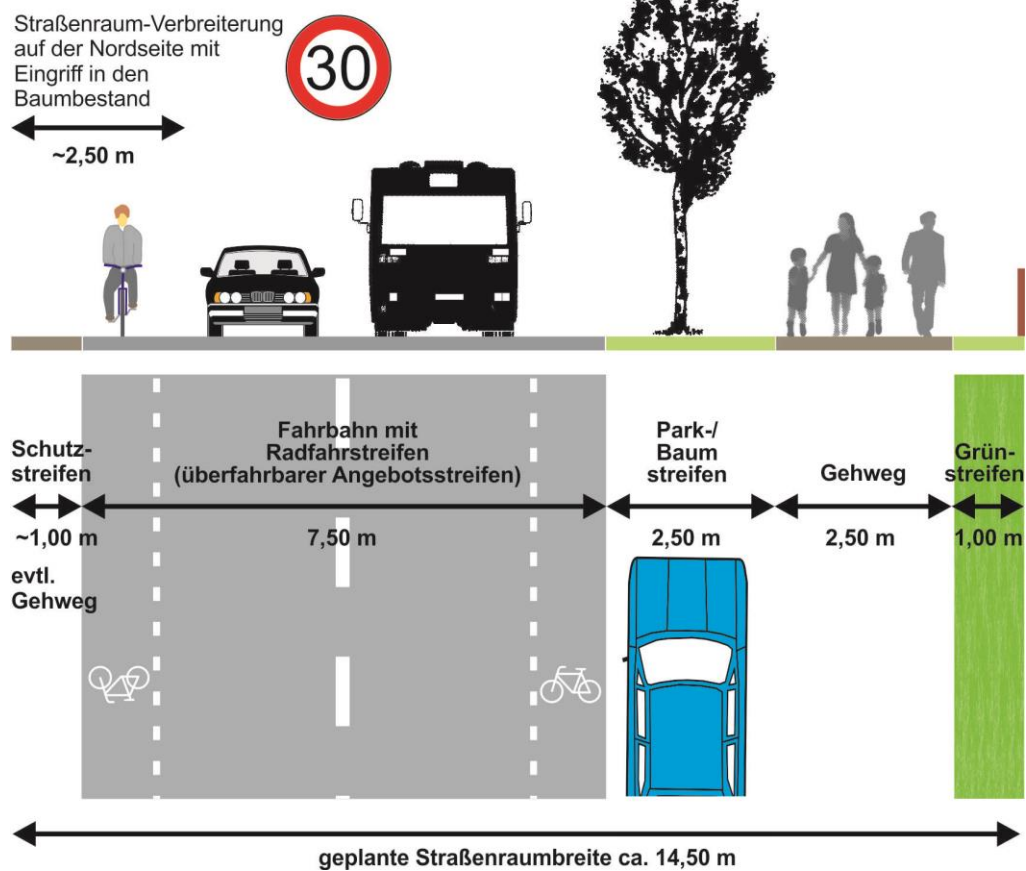
Aktuelle Situation**Entwurf für eine Umgestaltung**

Bild 16: Entwurf für den Straßenraum in den Bereichen Kohlenhof bis Pötenitzer Weg und Campingplatz bis Wiekstraße

Aktuelle Situation



Entwurf für eine Umgestaltung

Straßenraum-Verbreiterung auf der Nordseite mit Eingriff in den Baumbestand

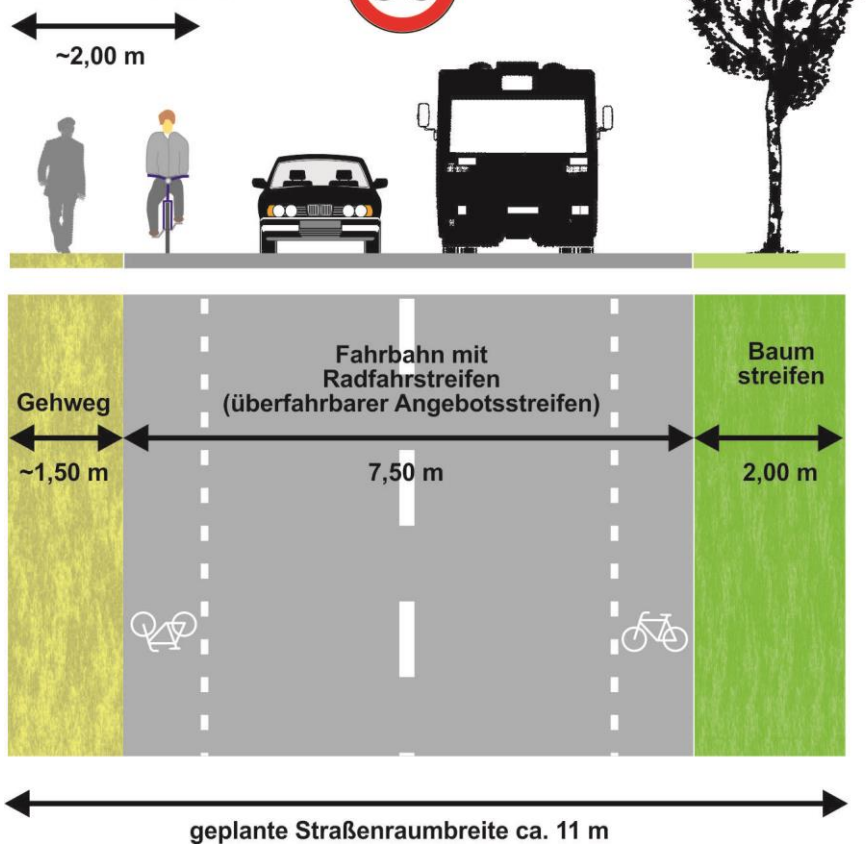


Bild 17: Entwurf für den Straßenraum im Bereich Stadtgrenze bis Campingplatz

Für Fußgänger und Radfahrer ist zwischen Kohlenhof und Fährvorplatz derzeit schon gesorgt. Einen Eindruck an der Zufahrt zur Fähre in Höhe Kohlenhof vermittelt Bild 18 vom September 2018.



Bild 18: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Kohlenhof

Vor dem Hintergrund veränderter betrieblicher Rahmenbedingungen sollte der **Vorplatz amFähranleger** mit den angrenzenden Verkehrsflächen und der Zulauf neu gestaltet werden, da die Abfertigung der Fahrzeuge nicht mehr zeitgemäßen Anforderungen entspricht. Zudem entstehen hier zusätzliche Anforderungen aus dem Einsatz bzw. der **Abfertigung einer dritten Fähre** sowie mit der Anbindung der Promenade und den Belangen des Fuß- und Radverkehrs. In diesem Zusammenhang sollten auch Möglichkeiten der Abfertigungs- und Steuerungstechnik sowie des Bezahlsystems für die Fähren überprüft werden. Das erhöht zwar nicht die Fährkapazität, vereinfacht aber den Zugang zur Fähre. Eine Trennung der Verkehrsarten (z.B. „Online-Ticket-Besitzer“ \leftrightarrow Barzahler) auf verschiedenen Aufstellspuren erhöht zudem die Arbeitssicherheit an der Zufahrt zur Fähre. Als Option wäre zu überlegen, ob für eine weitere Aufstellspur der nördliche Grünstreifen einbezogen und umgebaut wird.

Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung

Um den für den Priwall prägenden Straßenraumcharakter im westlichen Abschnitt der Mecklenburger Landstraße zu erhalten, wird das Straßenprofil durch eine nördliche Erweiterung aufgeweitet, um die entsprechenden Flächen für den Kfz-Verkehr und vor allem für den Radverkehr zu generieren. Damit kann der südliche Seitenraum mit dem Baumstreifen erhalten bleiben, wobei eine Ertüchtigung bzw. Sanierung des Fußweges empfohlen wird. Bei der Kostenschätzung wird davon ausgegangen, dass der Unterbau der bestehenden Fahrbahn nicht weiter genutzt werden kann sondern ein Neubau der gesamten Fahrbahn notwendig wird. Ausnahme bildet hier der Abschnitt Kohlenhof – Fähranleger, der erst vor ein paar Jahren umgebaut wurde.

Abschnitt	von... bis...	Länge [m]	Maßnahmen	Kostenschätzung [EUR]
1	Stadtgrenze - Campingplatz	890	Fahrbahnneubau (b=7,50m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) 2 Furten mit Einfärbung + Beschilderung Gehweg (b= 1,50m) Anpassung Haltestelle "Campingplatz" (Südseite)	1.300.000
2	Campingplatz - Wiekstraße	185	Fahrbahnneubau (b=7,75m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) Anpassung Knoten "Meeresrauschen" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung ggf. Gehweg (b= 1,50m)	350.000
3	Wiekstraße - Pötenitzer Weg	360	Fahrbahnneubau (b=7,50m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) ggf. Anpassung Knoten "Dünenweg" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung	550.000
4	Pötenitzer Weg - Kohlenhof	500	Fahrbahnneubau (b=7,75m) Abmarkierung Schutzstreifen (beidseitig) Anpassung Knoten "Am Priwallhafen" + Markierung 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung Gehweg (b= 1,50m) Anpassung Haltestelle "Passathafen" (Nordseite)	850.000
5	Kohlenhof - Fähranleger	140	ggf. Rückbau Grünstreifen(nördliche Seite) ggf. Fahrbahnerweiterung um 1 Fahrspur (3,25m) Fahrbahndecke (neue Deckschicht ohne Ausbau; b=6m) 1 Furt mit Einfärbung + Beschilderung	150.000
Summe				3.200.000

Bild 19: Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung

Eingriff in den Naturraum

Durch die Erweiterung der Fahrbahnfläche zugunsten des Radverkehrs und zur Minimierung von Konflikten im Kfz-Begegnungsfall ist im östlichen Abschnitt der Mecklenburger Landstraße eine Inanspruchnahme von Grün- bzw. Waldfläche erforderlich. Die ausgebauten bzw. zusätzlich einzuziehende Verkehrsfläche bewegt sich zwischen 2,0 m und 2,5 m Breite, so dass die erste Baumreihe über eine Länge von etwa 900 m entfallen müsste. Ein mindestens einseitiger Fußweg (hier vorgeschlagen auf der Nordseite, auch zur Anbindung der Bushaltestellen) wird verkehrlich für erforderlich gehalten. Selbst bei einem Verzicht auf den Fußweg, wäre das Fällen von Bäumen nicht zu vermeiden.

Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr / Stellplatzbilanz

Die Umbaumaßnahmen der Mecklenburger Landstraße zielen darauf ab, die regulären Parkplätze teilweise neu anzuordnen, aber in der Anzahl weitgehend unverändert zu belassen. Aufgehoben werden im Wesentlichen die heutigen Möglichkeiten zum Parken außerhalb der ausgewiesenen Stellplätze insbesondere am Straßenrand im nördlich angrenzenden Grün- / Waldbereich. Dies ist allein schon deshalb erforderlich, um die damit verbundene Einengung der Fahrbahn und die daraus entstehenden Konfliktpotenziale künftig zu vermeiden. Die Abstellmöglichkeiten im Baum- / Grünstreifen südlich der Fahrbahn bleiben grundsätzlich erhalten. Es werden aber auch keine neuen, ausgewiesenen Parkplätze entlang der Mecklenburger Landstraße entstehen.

Verzeichnis der Bilder

Bild 1: Überblick über die Parkieranlagen auf dem Priwall	4
Bild 1: Private Parkieranlage für die Ferienhaussiedlung nördlich der Mecklenburger Landstraße	5
Bild 3: Parken am Straßenrand in der Wiekstraße	5
Bild 4: Längsparken in Parkbuchten in der Straße Alte Werft	6
Bild 5: Senkrechtaufstellung in Parkbuchten in der Straße Helling	6
Bild 6: Straßenrandparken an der Mecklenburger Landstraße zwischen Pötenitzer Weg und Fliegerweg .	7
Bild 7: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße an der Lübecker Stadtgrenze	10
Bild 8: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe der „Buskehre Wellenschlag“	10
Bild 9: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Wellenschlag und Meeresrauschen	11
Bild 10: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße zwischen Meeresrauschen und Wiekstraße .	11
Bild 11: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Pötenitzer Weg / Dünenweg	12
Bild 12: Spitzenstundenbelegung am Knoten Mecklenburger Str. / Waterfront-Zufahrt	13
Bild 13: Anlage des Straßenraumprofils nach RAS 06	15
Bild 14: Einteilung der Streckenabschnitte	15
Bild 15: Entwurf für den Straßenraum im Abschnitt Pötenitzer Weg bis Wiekstraße	16
Bild 16: Entwurf für den Straßenraum in den Bereichen Kohlenhof bis Pötenitzer Weg und Campingplatz bis Wiekstraße	17
Bild 17: Entwurf für den Straßenraum im Bereich Stadtgrenze bis Campingplatz	18
Bild 18: Straßenquerschnitt der Mecklenburger Landstraße in Höhe Kohlenhof	19
Bild 19: Maßnahmenübersicht mit Kostenschätzung	20

Quellen- und Literaturverzeichnis

AG Region Lübeck:

„Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL)“, 2003

BSV, HC, IVV:

„Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck“, 2000

BSV, HC, IVV:

„Integriertes Verkehrskonzept für die Region Lübeck IVK“, 1998

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:

„Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Ausgabe 2006

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung Heft 42:

„Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2“, 2000

Hamburg-Consult:

Verkehrserhebungen im Rahmen der Potenzialanalyse zu den Priwallfähren, 2007 (unveröffentlicht)

Hansestadt Lübeck - Bereich Logistik, Statistik und Wahlen:

„Demografische Daten für den Stadtteil Lübeck-Travemünde“, 2013

Hansestadt Lübeck - Bereich Logistik, Statistik und Wahlen:

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2012“

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2015“

„Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2016/2017/2018“

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Dr.-Ing. Bosserhof

„Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, 2006

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen ILS:

„Heft 139: Großflächiger Einzelhandel“, 1998

OMNIPHON:

„Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Lübeck“, 2010

Priwall Waterfront AG:

„Priwall Familien Urlaub, Prognose für die Übernachtungen pro Einheit“, Stand Oktober 2007

Priwall Waterfront AG:

„Touristische Daten für Priwall“, Stand 2013

Priwall Waterfront AG:

„Projekt-Eckdaten“, Stand Januar 2014

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein:

Statistischer Bericht – Beherbergungsangebot in Schleswig-Holstein im Jahr 2006, 2007, 2015

urbanus GbR:

„Abschätzen der verkehrlichen Auswirkungen zum Entwicklungskonzept Priwall“, 2005

„Abschätzen der verkehrlichen Auswirkungen zum städtebaulichen Entwicklungskonzept Priwall“, 2008

„Verkehrsuntersuchung zum städtebaulichen Entwicklungskonzept Priwall „Waterfront““, 2014



► **Nr. VO/2021/09736**
öffentlich

Lübeck, 02.02.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Frank Graap (E-Mail: frank.graap@luebeck.de Telefon: 122-6560)

Zwischenbericht Raumplanung inklusive Planungsstand Verwaltungsneubau

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der vorliegende Bericht enthält die Fortschreibung des Zwischenberichts Raumplanung (VO/2019/07951) und den aktuellen Planungsstand des Verwaltungsneubaus.

In der Sitzung der Bürgerschaft vom 23.05.2019 wurde unter TOP Punkt 5.1 die nachstehend aufgeführte Empfehlung des Hauptausschusses zum interfraktionellen Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Freie Wähler & GAL mit Mehrheit, in ergänzter und geänderter Fassung durch einen Ergänzungsantrag der FDP, angenommen:

Begleit Antrag „Königspassage“, (Empfehlung des Hauptausschusses, VO/2019/07583)

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 26.03.2019 zu TOP 7.1 beschlossen, den nachstehend aufgeführten interfraktionellen Antrag mit Mehrheit an die Bürgerschaft zu überweisen und empfiehlt der Bürgerschaft mit Mehrheit wie folgt zu beschließen:

Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Standortkonzept für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe vorzulegen. Ziel ist die Anzahl der Standorte zu reduzieren, aufgabengerecht zu bündeln und auslaufende Mietverträge nach Möglichkeit nicht zu verlängern. Teil der Konzeption ist ein neu zu errichtendes Verwaltungszentrum, das Ansprüchen an eine moderne Verwaltung und einem attraktiven Arbeitgeber gerecht wird. Die Umsetzung des Konzeptes hat bis spätestens 2030 zu erfolgen. Dem Hauptausschuss ist mindestens 1 x jährlich über den Fortgang der Planungen zu berichten.

Ergänzungsantrag der FDP-Fraktion (VO/2019/07702):

Die Erstellung des Standortkonzeptes für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe erfolgt bis Ende 2021.

Bericht:

Siehe Anlagen.

Anlagen:

Anlage 1: Zwischenbericht Raumplanung II

Anlage 2: Steckbriefe Verwaltungsstandorte

Senatorin Joanna Hagen



Zwischenbericht Raumplanung II

für die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
5.651 Gebäudemanagement
Mühlendamm 14 | 23552 Lübeck
gebauedmanagement@luebeck.de
www.luebeck.de

Vorwort

Bei dem vorliegenden Zwischenbericht Raumplanung II handelt es sich um eine Fortschreibung des Zwischenberichts Raumplanung vom 26.11.2019 (VO/2019/07951). Im Kontext des Beschlusses der Bürgerschaft vom 23.05.2019 stellt dieser Bericht folgende Raumentwicklungsperspektiven dar:

1. Bisherige und im Zeitraum bis 2030 vorgesehene Raumentwicklungen für die 5 Fachbereiche der HL
2. Varianten zur Standortentwicklung der Lübecker Verwaltung ab dem Jahr 2030 ff. auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses

Aktuelle Situation

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck verteilt sich aktuell auf rund 40 Standorte unterschiedlicher Größenordnungen. Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich im Eigentum der HL. Die Flächenverdichtung der vergangenen Jahre hat dazu geführt, dass wenige Ressourcen zur Unterbringung zusätzlicher Arbeitsplätze in den Verwaltungsstandorten vorhanden sind. Zum Ende des Jahres 2018 zeichnete sich bereits ab, dass die HL in den folgenden Jahren ein großes Flächen- und Raumproblem in den Verwaltungsstandorten zu lösen hat. Die Ursachen für den Flächenbedarf sind im Wesentlichen:

- z.T. erheblicher Personalzuwachs
- z.T. schlechter baulicher Zustand der städtischen Liegenschaften
- Unter Denkmalschutz stehende Gebäude (Einschränkungen bei Umbaumaßnahmen)
- Erforderliche Umbau- und Sanierungsmaßnahmen (u.a. wegen ungeeigneter Bürostrukturen / Anforderungen des Arbeitsschutzes)
- Verdichtete Arbeitsplatzsituation in den Gebäuden (keine Ausweich- oder Pufferflächen)
- Einrichtung von Stadtteilbüros
- zusätzlicher Personalbedarf wegen gesteigener und ausgeweiteter Aufgaben sowie nicht mehr tragbare personelle Unterdeckung in bestimmten Bereichen zur Aufgabenerledigung
- Personelle Auswirkungen des Bundesteilhabegesetzes
- Realisierung bürger- und aufgabenorientierter Bürokonzepte

Um dem Flächenproblem zu begegnen, hat die Verwaltung in den Jahren 2019 und 2020 mehrere temporäre Anmietungen vorgenommen. Bei der Auswahl der Mietobjekte, der Planung zur Herichtung und Belegung dieser neuen Flächen wurden folgende allgemeine Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Vorrangig sollten sich die Standorte der Verwaltung der Hansestadt Lübeck im Innenstadtbereich oder in der direkten Umgebung befinden. Dies ermöglicht kurze Verbindungswege, eine gute ÖPNV-Anbindung und eine Stärkung der Altstadt durch eine höhere Personenfrequenz.
- Es sollten moderne, an den Aufgaben der Hansestadt Lübeck orientierte Arbeitsplätze und Bürokonzepte geschaffen werden, um die Bürgerfreundlichkeit, die Effizienz der Prozessabläufe, die Motivation der Mitarbeiter:innen und die Attraktivität der Hansestadt Lübeck als Arbeitgeberin zu optimieren. Auf eine identitätsstiftende Wirkung der Gebäude und Bürokonzepte wurde geachtet. Darüber hinaus sollten Synergien berücksichtigt werden, um Kleinstflächen bei kurzfristigen Lösungen zu vermeiden.
- Die Bürokonzepte sollten, sofern zweckmäßig und umsetzbar, dem Prinzip des Front- und Backoffice folgen. Hierbei sollen Kunden grundsätzlich im Empfangsbereich des Gebäudes (Frontoffice) von den Mitarbeiter:innen bedient werden. Die hierfür erforderlichen Räume und Flächen wurden den Aufgaben entsprechend konzipiert. Zum „geschützten Bereich“ des Gebäudes (Backoffice) haben grundsätzlich nur die Mitarbeiter:innen der jeweiligen Gebäude Zutritt, so dass hier keine relevanten Kundenströme zu erwarten sind. Dies kann sich auf die Bürokonzepte hinsichtlich Datenschutz, Sicherheit und Flexibilität von Arbeitsplätzen positiv auswirken.
- Angestrebt wurde eine sinnvolle Zusammenführung von Organisationseinheiten unter Berücksichtigung der von den jeweiligen Bereichen/Fachbereichen wahrzunehmenden Aufgaben. Neben der Unterscheidung in publikumsintensive und publikumsarme Tätigkeiten wurden die unterschiedlichen Aufgabenschnittstellen zwischen den Bereichen/Fachbereichen berücksichtigt.
- Primäres Ziel war die Zusammenfassung größerer Flächen. Kurzfristig mussten die aktuellen Bedarfe (schlechte Objektzustände, Personalaufstockungen usw.) abgedeckt werden. Bis 2021 bestand bzw. besteht dringender Handlungsbedarf für insgesamt rund 240 zusätzliche Arbeitsplätze zzgl. Lagerflächen. Langfristig, mit einem Planungshorizont bis 2030, arbeitet der Fachbereich 5 bereits an einer Lösung für einen neuen, möglichst innenstadtnahen Verwaltungsneubau.

Im Nachfolgenden wird dargestellt, welche Lösungen für die jeweiligen Büroflächen der Fachbereiche bereits erzielt werden konnten, welche Lösungsansätze für die Zeit bis 2030 aktuell verfolgt werden und welche ersten Ideen zur Entwicklung eines Standortkonzepts gemäß des Planungsauftrags der Bürgerschaft vom 23. Mai 2019 bestehen. Steckbriefe zu den einzelnen Bürogebäuden befinden sich im Anhang.

Inhaltsverzeichnis

1. Fachbereiche	5
1.1 FACHBEREICH 1	5
1.2 FACHBEREICH 2	8
1.3 FACHBEREICH 3	10
1.4 FACHBEREICH 4	12
1.5 FACHBEREICH 5	15
2. Entwicklung eines Standortkonzeptes gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 23.05.2019	17
2.1 Präambel	17
2.2 Städtische Eigenbetriebe	18
2.3 Flächenbedarfe	19
2.4 Potenzielle Grundstücke für einen Verwaltungsneubau	27
3. Standortkonzepte für die Neuordnung der Verwaltung	37
3.1 Variante 1	37
3.2 Variante 2	40
3.3 Variante 3	45
4. Fazit/Empfehlung	52
5. Übersicht/Zusammenfassung der Neubaulösungen	54
6. Anhang	55

1. Fachbereiche

1.1 FACHBEREICH 1

Das Raumplanungskonzept für den FB1 sieht folgende Verwaltungsstandorte für die Nutzung bis 2030 (und z.T. darüber hinaus) vor:

- Breite Straße 62–64 / Rathaus
- Fackenburger Allee 27–29
- Fischstraße 1–3
- Fischstraße 2–6
- Lichthof
- Mengstraße 16
- Ziegelstraße 2
- Fleischhauerstraße 20
- Fischergrube 53
- Hafenstraße 1b
- Linden Arcaden
- Meesenring 8
- Fünfhausen 21-25

Die Gebäude Fischergrube 53 und Hafenstraße 1b werden zeitnah aufgegeben. Das Gebäude in der Fischergrube 53 befindet sich in einem baulich desolaten Zustand. Für die Hafenstraße 1b zahlt die HL einen unangemessen hohen Mietpreis. Zudem wird eine Teilfläche des Gebäudes Meesenring 8 an die Vorwerker Diakonie vermietet, um die Notunterkunft Bodelschwingheim vorort zu vergrößern.

Als Ersatz wurde die Anmietung der Standorte Fünfhausen 21–25 und Mengstraße 16 realisiert, deren bauliche Herrichtung derzeit erfolgt. Hier wird hauptsächlich der Bereich Haushalt und Steuerung aus den Standorten Fischergrube 53 und Fleischhauerstraße 20 untergebracht werden. Die dadurch entstehenden räumlichen Kapazitäten in der Fleischhauerstraße 20 werden von dem Bereich Buchhaltung und Finanzen genutzt (Einzug der Vollstreckungsbehörde aus der Hafenstraße 1b). Die Arbeitsplätze des Bereichs Logistik, Statistik und Wahlen wurden am Standort Fackenburger Allee 27–29 zusammengeführt. Aus dem Standort Fischstr. 2–6 (Bereiche Personal und Beteiligungscontrolling) wechselt das Beteiligungscontrolling ebenfalls in den Standort Fünfhausen 21-25, sodass die bevorstehenden Personalzuwächse des Bereichs Personal am Standort Fischstraße 2-6 untergebracht werden können. Das Fortbildungszentrum wurde vom Falkenplatz 10 in den Lichthof verlagert, ebenso wie der Seniorenbeirat und der Gesamtpersonalrat.

Am Standort Fackenburger Allee 27-29 erfolgt der Auszug des Bereichs Familienhilfe, sodass vorort die personellen Zuwächse des Bereichs Informationstechnik und der Stabstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie untergebracht werden können. In unmittelbarer Nähe der Fackenburger Allee 27-29 wird der Bereich Lübeck Port Authority (LPA) den Standort Ziegelstraße 2 verlassen, sodass der Bereich Rechnungsprüfung aus dem Meesenring 8 die Flächen belegen kann. Somit erfolgt im Komplex Fackenburger Allee 27-29/Ziegelstraße 2 eine Konzentration des Fachbereichs 1, bestehend aus den Bereichen Logistik, Statistik und Wahlen, IT, Rechnungsprüfungsamt und dem Personalrat des FB 1. Die freiwerdende Fläche im Meesenring 8 wird an die Vorwerker Diakonie zur Vergrößerung des Bodelschwingheim vermietet.

Aufgrund dienstlicher Notwendigkeiten sowie personellen Zuwachses wird für die Stabstelle Arbeitsschutz / Betriebsärzte eine barrierefreie Mietfläche in den Linden-Arcaden angemietet.

Durch die Verschiebungen entsteht eine Bündelung des Bereiches Buchhaltung und Finanzen in der Fleischhauerstraße 20, sowie eine Konzentration des Bereiches Haushalt und Steuerung an den direkt nebeneinander befindlichen Standorten Fünfhausen 21-25 und Mengstraße 16 (inkl. 1.203 Beteiligungscontrolling). In der Fischstraße 2-6 wird dadurch mehr Platz geschaffen für neue Mitarbeiter:innen des Bereichs Personal. Die Standorte Fischergrube 53 und Hafenstraße 1b können somit vollständig freigezogen und aufgegeben werden.

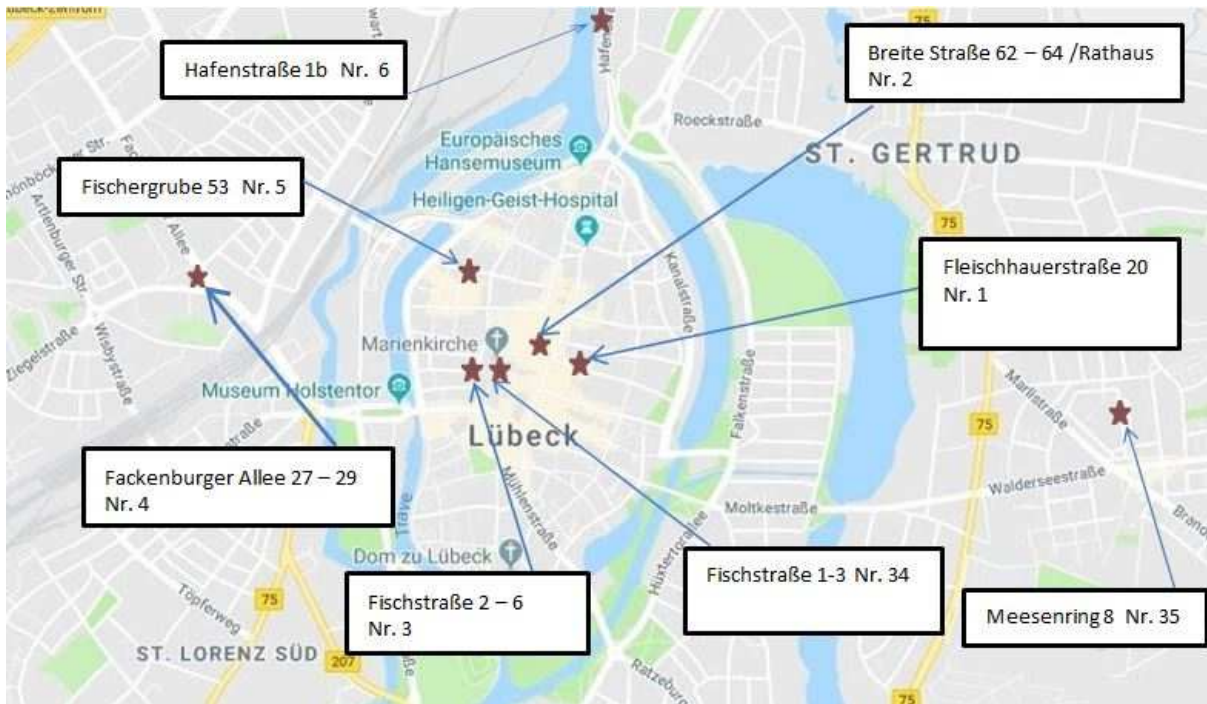
Fachbereich 1 zentriert sich dadurch weitestgehend in die Nähe des Rathauses, sowie in der Fackenburger Allee 27-29/Ziegelstraße 2.

Die Standorte Rathaus und Fischstraße 1-3 sowie 2-6, mit dem Mitarbeiter:innen, die in unmittelbarer, dienstlicher Beziehung zum Bürgermeister stehen, bleiben langfristig erhalten.

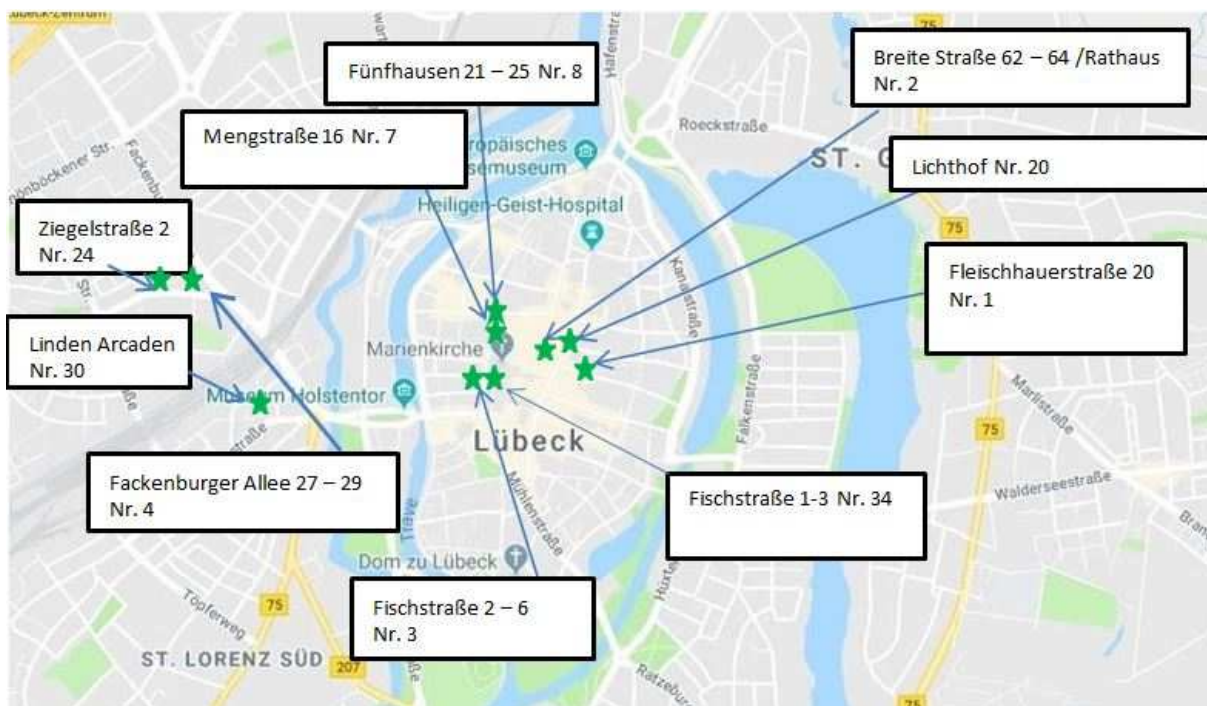


1.1.1 Übersichtskarten des Fachbereichs 1

Übersichtskarte bestehender Standorte Fachbereich 1



Vorgesehenes Raumentwicklungskonzept FB1 bis 2030



1.2 FACHBEREICH 2

Das Raumplanungskonzept für den FB2 sieht folgende Verwaltungsstandorte für die Nutzung bis 2030 vor:

- Kronsfordter Allee 2–6 & Sophienstraße 2–8 / Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM)
- Sophienstraße 19-21
- Carl-Gauß-Straße 9
- Fischstraße 1-3

Innerhalb des Fachbereichs 2 wurden in den Jahren 2019 und 2020 ca. 50 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Im Jahr 2021 sind weitere Personalzuwächse zu erwarten. Die Fachbereichsleitung, das Fachbereichscontrolling und die Fachbereichsdienste des FB 3 sind aus dem VZM in den Licht-hof gezogen. Die dadurch frei werdenden Flächen im VZM wurden mit dem Fachbereich 2 besetzt. Um den kompletten Raumbedarf des Fachbereichs 2 zu decken, wurde es notwendig, dass zusätzliche Mietflächen in der Sophienstraße 19-21 und Carl-Gauß-Straße 9 angemietet werden.

Mittelfristig ist vorgesehen, dass nach einer Gebäudesanierung der Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 jene Flächen durch den Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz aus dem VZM belegt werden. Anschließend sollen die Mitarbeiter:innen des Fachbereichs 2 der Bereiche Soziale Sicherung, Gesundheitsamt mit der Fachbereichsleitung, -controlling und -dienste, sowie dem Personalrat des FB 2 wieder im VZM zusammengeführt werden. Die Standorte Sophienstraße 19-21 und Carl-Gauß-Straße 9 können anschließend aufgegeben werden.

Ziel ist die langfristige Schaffung eines „Sozialen Rathauses“ im VZM.

Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften soll am Standort Fischstraße 1-3 erhalten werden.

1.2.1 Übersichtskarten des Fachbereichs 2

Übersichtskarte bestehender Standorte Fachbereich 2



Vorgesehenes Raumentwicklungskonzept FB2 bis 2030



1.3 FACHBEREICH 3

Das Raumplanungskonzept für den FB3 sieht folgende Verwaltungsstandorte für die Nutzung bis 2030 vor:

- Dr. Julius-Leber-Straße 46–52
- Moislinger Berg 1
- Meesenring 7
- Lichthof
- Carl-Gauß-Straße 9
- Schlutuper Straße 14
- Kreuzweg 7-9
- Kirchplatz 7

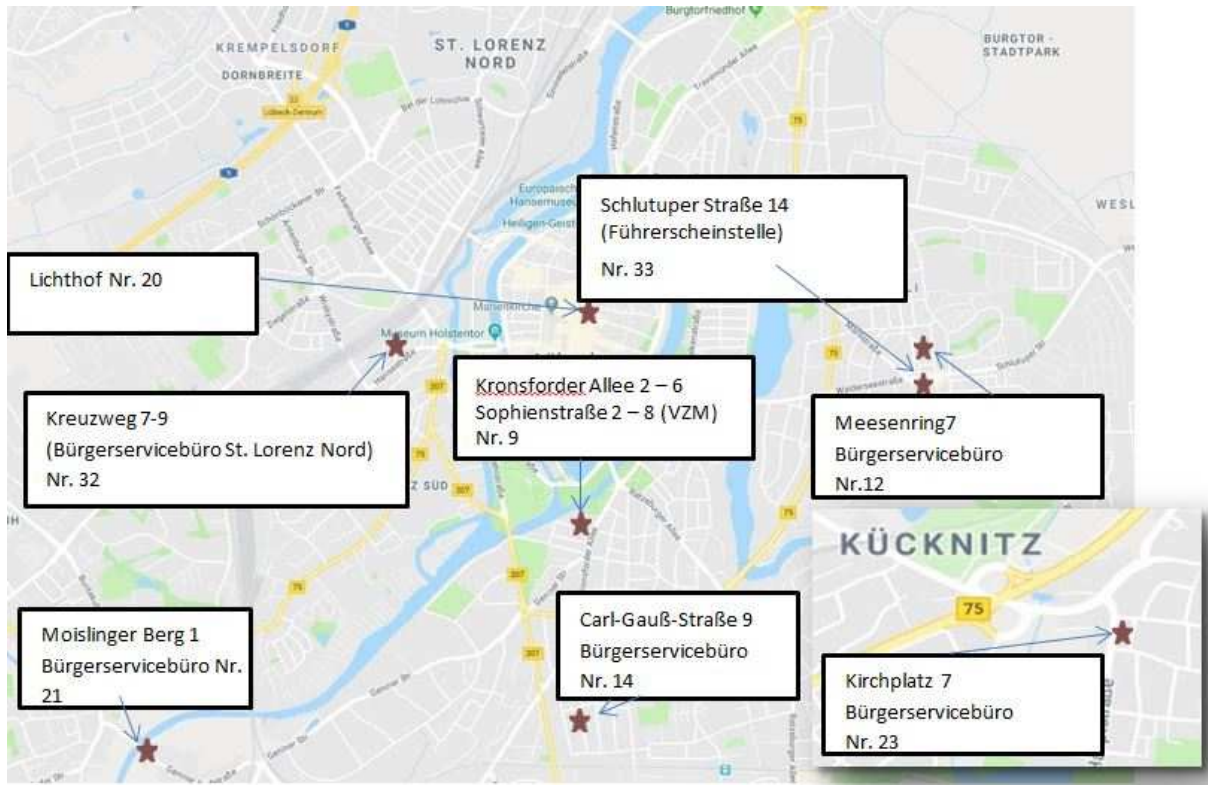
Im Jahr 2020 wurden die Fachbereichsleitung, -controlling und -dienste des Fachbereichs 3, sowie das Ordnungsamt und der Personalrat des FB 3 in den Lichthof verlagert. Durch diese Verlagerung wurden im VZM räumliche Kapazitäten für den Fachbereich 2 geschaffen.

Im VZM verbleibt derzeit einzig der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (UNV) aus dem Fachbereich 3. Nach der baulichen Herrichtung der Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 ist ein Einzug des UNV vorgesehen, sodass weitere Kapazitäten für den Fachbereich 2 im VZM und eine Konzentration des Fachbereichs 3 im Gebiet Lichthof/Dr. Julius-Leber-Straße ermöglicht werden.

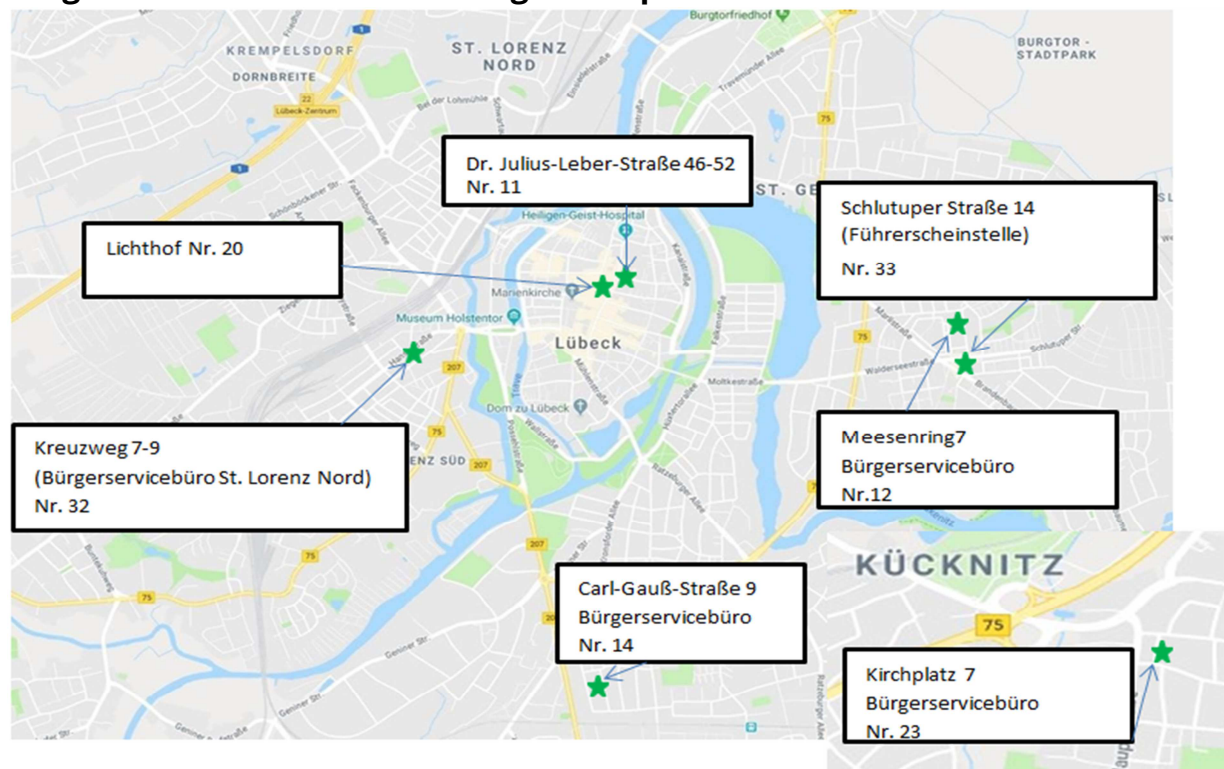
Davon ausgenommen sind die neugeschaffenen Bürgerservicebüros in der Carl-Gauß-Straße 9, Moislinger Berg 1, Schlutuper Straße 14, Kreuzweg 7-9, Lichthof und Kirchplatz 7. Auch das Bürgerservicebüro im Meesenring 7, sowie die Abteilung Veterinärwesen und Lebensmittelüberwachung des UNV in der Carl-Gauß-Straße 9 bleiben erhalten. Der Erhalt der Bürgerservicebüros ist dauerhaft vorgesehen. Langfristig ist jedoch vorgesehen, den Standort Moislinger Berg 1 aufzugeben, da das Bürgerservicebüro Moislung ein Bestandteil des Neubauvorhabens „Neue Mitte Moislung“ werden soll.

1.3.1 Übersichtskarten des Fachbereichs 3

Übersichtskarte bestehender Standorte Fachbereich 3



Vorgesehenes Raumentwicklungskonzept FB3 bis 2030



1.4 FACHBEREICH 4

Das Raumplanungskonzept für den FB4 sieht folgende Verwaltungsstandorte für die Nutzung bis 2030 vor:

- Kronsfordter Allee 2-6 & Sophienstraße 2-8 (VZM)
- Meesenring 7
- Moislinger Berg 1
- Falkenplatz 10
- Schildstraße 12-14
- Breite Straße 8
- Königstraße 21
- Lichthof
- Huxstraße 118-120
- Carl-Gauß-Straße 9
- Kirchplatz 7
- Fackenburger Allee 27-29
- Kreuzweg 7-9
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Mühlendamm 1-3
- Kaisertor
- Großer Bauhof 14
- Holstentorplatz 2

Die Schildstraße 12-14 soll als Sitz der Fachbereichsleitung, -controlling und -dienste erhalten bleiben.

Zudem ist vorgesehen, dass die Bereiche des Fachbereichs 4, die aktuell im VZM verortet sind (Schule und Sport, Familienhilfe, Städtische Kindertageseinrichtungen und Jugendarbeit), dort verbleiben. Um Flächen für die Pflegekinder- und Adoptionsstelle der Familienhilfe im VZM zu schaffen, wurde die Abteilung Beistandschaften und Unterhaltsvorschuss der Familienhilfe in den Meesenring 7 verlagert.

Die Beratungsstelle St. Lorenz des Jugendamts wird aus der Fackenburger Allee 27-29 in den Kreuzweg 7-9 verlagert, um eine Doppelnutzung mit dem dort geschaffenen Bürgerservicebüro zu ermöglichen. Die freiwerdenden Räume in der Fackenburger Allee 27-29 werden durch Personalzuwächse des Bereichs IT belegt. Die weiteren Beratungsstellen in der Carl-Gauß-Straße 9, Kirchplatz 7, Moislinger Berg 1 und Adolf-Ehrtmann-Straße 3 sollen zunächst erhalten bleiben. Langfristig ist vorgesehen, den Standort Moislinger Berg 1 aufzugeben, da die Beratungsstelle des Jugendamts ein Bestandteil des Neubauvorhabens „Neue Mitte Moisling“ werden soll.

Der aktuell von der Verwaltung des Buddenbrookhauses genutzte Standort Mengstraße 8 soll nach der Sanierung des Buddenbrookhauses aufgegeben werden.

Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege ist aktuell an den Standorten Meesenring 8 und Königstraße 21 untergebracht. Die Archäologie soll langfristig im Meesenring 8 erhalten bleiben. Der Standort Königstraße 21 der Denkmalpflege weist aktuell zu wenig räumliche Kapazitäten auf, weshalb ein Umzug der Denkmalpflege in das Kaisertor vorgesehen ist. Eine zukünftige Ausweitung der Flächen des Willy-Brandt-Hauses in der Königstraße 21 ist angedacht.

Der Personalrat des FB 4 soll im Lichthof verbleiben. Die VHS soll langfristig am Falkenplatz 10 verortet bleiben.

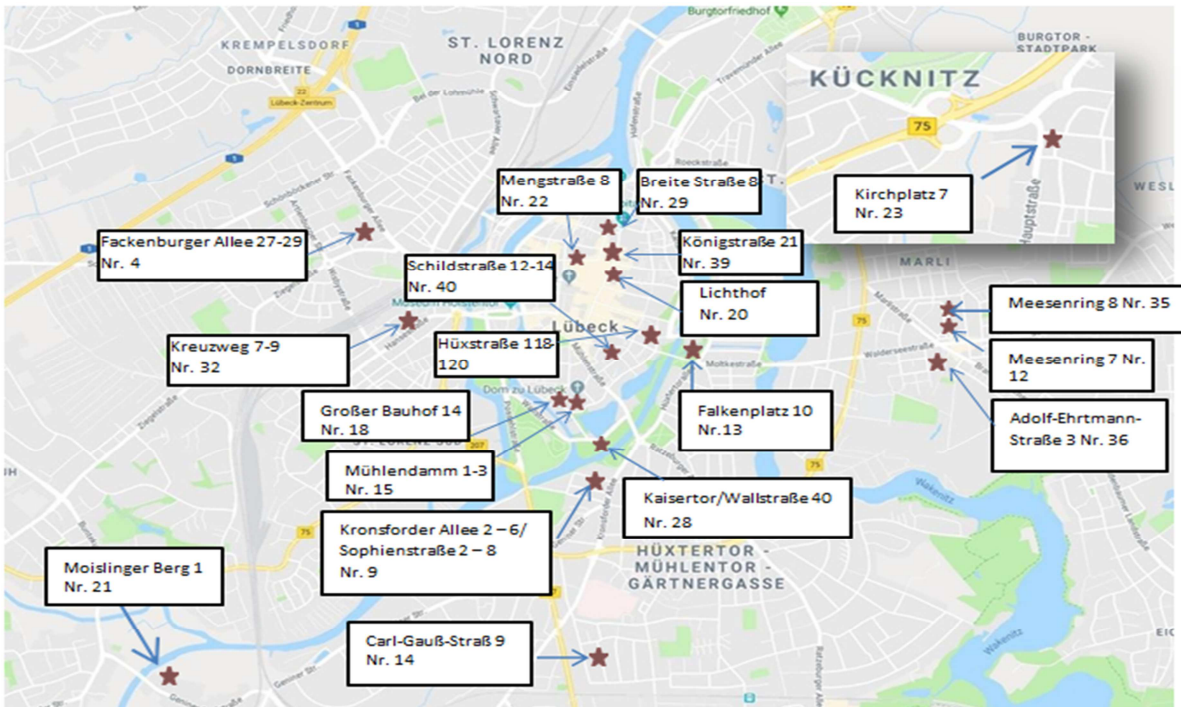
Der Bereich Archiv soll dauerhaft im Mühlendamm 1-3 bestehen bleiben. Da der Bereich mittelfristig dringend zusätzliche Räume benötigt, ist vorgesehen, dass nach dem Umzug des GMHL und dem Lager des Völkerkundemuseums aus dem Großen Bauhof 14 (Zeughaus) in das Bundesbankgebäude am Holstentorplatz 2, jene Flächen vom Archiv übernommen werden, um die räumliche Nähe des Mühlendamms und des Großen Bauhofs zu nutzen.

Für die Verwaltung der Nordischen Filmtage Lübeck wurde eine Fläche in der Breiten Straße 8 angemietet. Es ist vorgesehen, dass der Standort längerfristig erhalten bleibt.

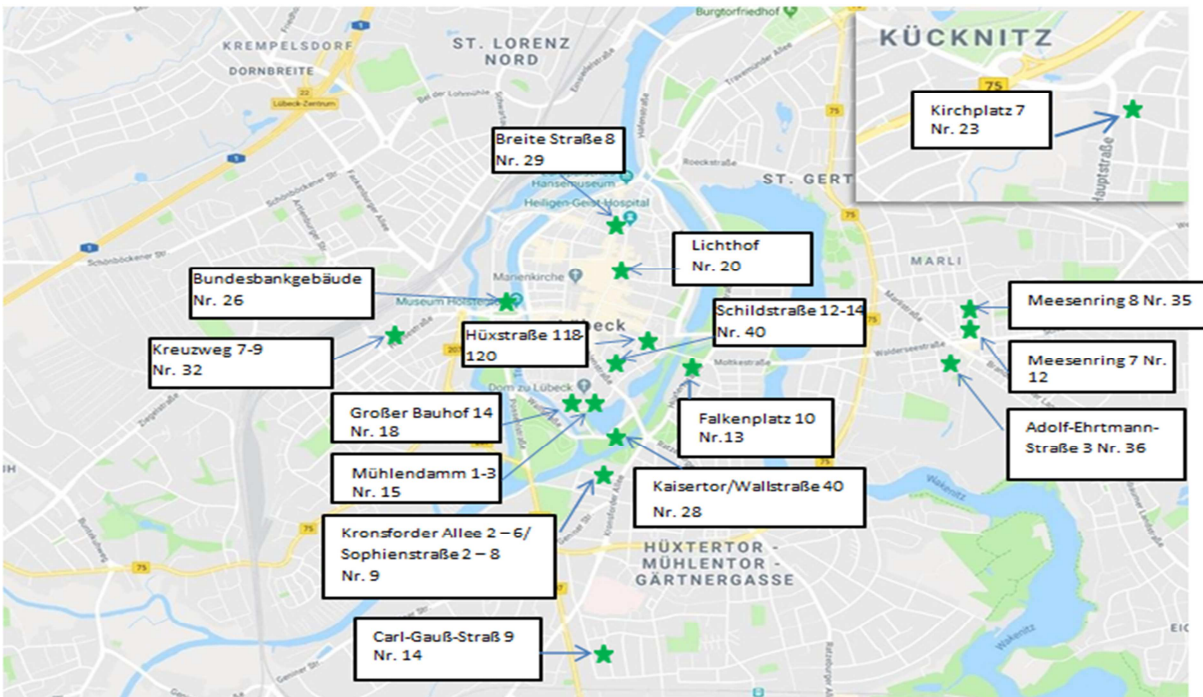


1.4.1 Übersichtskarten des Fachbereichs 4

Übersichtskarte bestehender Standorte Fachbereich 4



Vorgesehenes Raumentwicklungskonzept FB4 bis 2030



1.5 FACHBEREICH 5

Das Raumplanungskonzept für den FB5 sieht folgende Verwaltungsstandorte für die Nutzung bis 2030 vor:

- Mühlendamm 10-12
- Mühlendamm 20
- Kleiner Bauhof 11
- Mühlendamm 22
- Großer Bauhof 14
- Lichthof
- Palais Rantzau
- Einsiedelstraße 6
- Holstentorplatz 2
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7

Um kurzfristig räumliche Bedarfe durch Personalzuwächse im Fachbereich 5 zu decken, mussten Flächen in der Sandstraße 25-27 und Kohlmarkt 7-15 für das GMHL, sowie im Palais Rantzau für den Bereich Stadtgrün und Verkehr angemietet werden.

Die Fachbereichsleitung,- controlling und- dienste des FB 5 sollen weiterhin im Mühlendamm 10-12 verbleiben. Zudem ist nach der Herrichtung des Kleinen Bauhof 11 ein Bezug des Gebäudes durch die Abteilung Bauordnung aus dem Mühlendamm 22 vorgesehen, sodass im Gebäude Mühlendamm 10-12/Kleiner Bauhof 11 eine Zusammenführung des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung ermöglicht wird. Der Mühlendamm 22 würde anschließend nach einer Instandsetzung durch die neugeschaffene Stabstelle VeGeS belegt werden.

Das GMHL ist aktuell in den Standorten Mühlendamm 14, Hartengrube 23, Sandstraße 25-27, Großer Bauhof, Kohlmarkt 7-15 und Gürtlerweg 10 untergebracht. Kurzfristig erfolgt eine Konzentration der drei Abteilungen des GMHL im Mühlendamm 14, Kohlmarkt 7-15 und Großer Bauhof 14. Der Gürtlerweg 10 als Außenstelle mit seiner Lagerfunktion für das infrastrukturelle Gebäudemangement soll langfristig erhalten bleiben. Der Standort Hartengrube 23 soll nach der Interimsnutzung von VeGeS veräußert werden. Die angemietete Fläche in der Sandstraße 25-27 wird nach Auszug des GMHL vom Bereich Stadtgrün und Verkehr übernommen. Voraussichtlich ab 2025 ist eine Konzentration des GMHL am Holstentorplatz 2 (Bundesbankgebäude) vorgesehen, sodass die Standorte Kohlmarkt 7-15 und Mühlendamm 14 komplett aufgegeben werden können. Zudem können die vom GMHL im Großen Bauhof 14 genutzten Flächen nach dessen Auszug vom Bereich Stadtgrün und Verkehr übernommen werden, sodass auch der Standort Sandstraße 25-27 aufgegeben werden könnte.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr könnte ab voraussichtlich 2025 auf die Standorte Mühlendamm 20, Palais Rantzau, Ratekauer Weg 1-7 und Großer Bauhof 14 konzentriert werden.

Die LPA ist aktuell in der Ziegelstraße 2 tätig. Aufgrund einer zwischenzeitlich vom Vermieter ausgesprochenen Kündigung erfolgt eine Verlagerung in die Einsiedelstraße 6. Es ist vorgesehen, dass die Flächen in der Ziegelstraße 2 zukünftig durch das Rechnungsprüfungsamt belegt werden.

Der Personalrat des FB 5 soll im Lichthof erhalten bleiben.

1.5.1 Übersichtskarten des Fachbereichs 5

Übersichtskarte bestehender Standorte



Vorgesehenes Raumentwicklungskonzept FB5 bis 2030



2. Entwicklung eines Standortkonzeptes gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 23.05.2019

2.1 Präambel

Das GMHL wurde beauftragt, ein Standortkonzept für die Neuordnung der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe zu entwickeln:

„Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Standortkonzept für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe vorzulegen. Ziel ist die Anzahl der Standorte zu reduzieren, aufgabengerecht zu bündeln und auslaufende Mietverträge nach Möglichkeit nicht zu verlängern. Teil der Konzeption ist ein neu zu errichtendes Verwaltungszentrum, das Ansprüchen an eine moderne Verwaltung und einem attraktiven Arbeitgeber gerecht wird. Die Umsetzung des Konzeptes hat bis spätestens 2030 zu erfolgen. Dem Hauptausschuss ist mindestens 1 x jährlich über den Fortgang der Planungen zu berichten.“

Im Nachfolgenden werden unterschiedliche Lösungsvarianten für die Neuordnung der Verwaltungsstandorte unter Berücksichtigung von Neubaulösungen aufgezeigt. Zur Entwicklung von möglichen Standortkonzepten auf Grundlage der von der Bürgerschaft formulierten Rahmenbedingungen wurden folgende Planungsgrundlagen verwendet:

Flächenannahmen

Vorläufig werden die aktuell von den jeweiligen Fachbereichen in Anspruch genommenen Flächen verwendet. Eine genaue Prognose für den Flächenbedarf der Verwaltung bis zum Jahr 2030 ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da heute weder belastbare Aussagen zur zukünftigen Aufgaben- und Personalentwicklung, noch zu den möglichen Einflussfaktoren auf die Arbeitsplätze und Raumentwicklung getätigt werden können. Es ist aber davon auszugehen, dass die fortschreitende Digitalisierung, Technisierung und veränderte Anforderungen an die Büroarbeitswelt Einfluss auf die Flächenbedarfe haben werden. Dabei ist perspektivisch eher von einer Flächenreduzierung, als von einem Flächenzuwachs auszugehen.

Bei den Flächenermittlungen für die verschiedenen Varianten eines Verwaltungsneubaus wurde das Rathaus, als „Herz der Verwaltung“ mit den unmittelbar in der Nähe befindlichen Verwaltungsgebäuden Fischstraße 1-3 und Fischstraße 2-6, in denen direkte Einheiten und Stabstellen des Bürgermeisters tätig sind, nicht berücksichtigt, da diese Standorte über das Jahr 2030 hinaus erhalten bleiben sollen. Zudem sollen auch der dezentrale Bürgerservice und die in den Stadtteilen verankerten Beratungsstellen des Jugendamts nah am Bürger verbleiben, und wurden aus diesem Grunde bei der Flächenermittlung nicht berücksichtigt.

Grundstücke

Zur Sondierung von aktuell möglichen Standorten zur Errichtung eines Verwaltungsneubaus hat der Bereich Stadtplanung und Bauordnung potenzielle Grundstücke im Stadtgebiet, die für die Bebauung mit einem Verwaltungsgebäude infrage kommen könnten, geprüft und bewertet.

Die Planungsannahme, dass sich die Standorte der Verwaltung der Hansestadt Lübeck möglichst im Innenstadtbereich oder in der direkten Umgebung befinden sollen, wurde vorrangig verfolgt. Dies ermöglicht kurze Verbindungswege, eine gute ÖPNV-Anbindung und eine Stärkung der Altstadt durch eine höhere Personenfrequenz. Es wurden jedoch auch Grundstücksflächen außerhalb des Innenstadtbereichs identifiziert, die aufgrund ihrer Größe eine Bebauung eines größeren Verwaltungszentrums ermöglichen könnten.

2.2 Städtische Eigenbetriebe

Im Zuge der Flächenermittlung nahm das GMHL zu den städtischen Eigenbetrieben Kontakt auf, um zu prüfen, inwieweit ein Zusammenschluss mit der Hauptverwaltung denkbar und umsetzbar ist.

Hierzu nahm das GMHL mit folgenden Betrieben Kontakt auf:

- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)
- Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH (GGM)
- KWL GmbH
- Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH (LMuK)
- Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH (GG Trave)
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG)
- Stadtwerke Lübeck Holding GmbH (SWL-H)
- Theater Lübeck gGmbH (LTG)

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich aus Sicht der städtischen Betriebe ein räumlicher Zusammenschluss mit der Stadtverwaltung keine realistische Option darstellt, da sich für die Eigenbetriebe kein Mehrwert durch eine Verlagerung ergeben würde. An den gegenwärtig genutzten Standorten bestünden, aufgrund der jeweiligen Lage und der guten räumlichen Situationen, in den Gebäuden sehr gute Rahmenbedingungen zur Aufgabenwahrnehmung durch die jeweiligen Betriebe. Die aktuellen Standorte sollten erhalten bleiben und die Nutzung vorort fortgesetzt werden. Aus diesem Grunde konzentrierte sich das GMHL bei der weiteren Planung ausschließlich auf die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck.

2.3 Flächenbedarfe

Um die Planungen konkretisieren zu können, hat das GMHL die Flächenbedarfe der fünf Fachbereiche der Verwaltung ermittelt. Hierbei wurden die aktuell in Nutzung befindlichen Verwaltungsgebäude geprüft und die benötigten Bruttogeschossflächen (gerundet) zusammengetragen.

Fachbereich 1:

Bereich	Standort	Fläche in m ²	Gesamtfläche	Anmerkungen
1.000	Breite Straße 62-64	150,00		Standort bleibt erhalten
1.000.1	Fischstraße 1-3	50,00		Standort bleibt erhalten
1.000.2	Linden Arcaden	600,00		
1.000.3	Fackenburger Allee 29	660,00		
			1.260,00	
1.010	Breite Straße 62-64	30,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
1.100	Breite Straße 62-64	140,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
1.101	Breite Straße 62-64	180,00		Standort bleibt erhalten
1.101	Fischstraße 1-3	200,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
1.102	Fackenburger Allee 29	1.200,00		
			1.200,00	
1.105	Fackenburger Allee	4.520,00		

	27			
			4.520,00	
1.110	Fischstraße 2-6	2.690,00		Standort bleibt erhalten
1.110	Lichthof	450,00		
1.110	Mengstraße 16	120,00		
			570,00	
1.140	Ziegelstraße 2	1.200,00		
			1.200,00	
1.160	Fischstraße 1-3	130,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
1.201	Mengstraße 16	2.120,00		
1.201	Fünfhausen 21-25	820,00		
			2.940,00	
1.203	Fünfhausen 21-25	260,00		
			260,00	
1.210	Fleischhauerstraße 20	3.040,00		
1.210	Fünfhausen 21-25	310,00		
			3.350,00	
1.300	Markt 16d	2.200,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
PR FB 1	Fackenburger Allee 27	80,00	80,00	

FB 1 Gesamt			15.380,00	
--------------------	--	--	------------------	--

Fachbereich 2:

Bereich	Standort	Fläche in m ²	Gesamtfläche	Anmerkungen
2.000	VZM	320,00		
			320,00	
2.020	VZM	370,00		
2.021	VZM	870,00		
			1.240,00	
2.280	Fischstraße 1-3	1.600,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
2.500	VZM	10.880,00		
2.500	Carl-Gauß-Straße 9	620,00		
2.530	VZM	4.380,00		
	Sophienstraße 19-21	1030,00		
			16.910,00	
PR FB 2	VZM	80,00	80,00	
FB 2 Gesamt			18.550,00	

Fachbereich 3:

Bereich	Standort	Fläche in m ²	Gesamtfläche	Anmerkungen
3.000	Lichthof	590,00		
			590,00	
3.030	Lichthof	190,00		
3.031	Lichthof	190,00		
			380,00	
3.320	Lichthof	7.870,00		
	Kreuzweg 7-9	520,00		Standort bleibt erhalten
	Meesenring 7	1.320,00		Standort bleibt erhalten
	Moislinger Berg 1	250,75		Standort bleibt erhalten
	Kirchplatz 7b	355,17		Standort bleibt erhalten
	Carl-Gauß-Straße 9	260,56		Standort bleibt erhalten
	Schlutuper Straße 14	218,00		Standort bleibt erhalten
			7.870,00	
3.390	VZM	2.400,00		
	Carl-Gauß-Straße 9	250,00		
			2.650,00	
PR FB 3	Lichthof	180,00	180,00	
FB 3 Gesamt			11.670,00	

Fachbereich 4:

Bereich	Standort	Fläche in m ²	Gesamtfläche	Anmerkungen
4.000	Schildstraße 12-14	220		
4.040	Schildstraße 12-14	70,00		
4.041	Schildstraße 12-14	1450,00		
4.041	VZM	240		
4.041.5	Breite Str. 8	280,00		
4.041.7	Mengstraße 8	290,00		
			2.260,00	
4.401	VZM	2.080,00		
			2.080,00	
4.403	Falkenplatz 10	4.500,00		Standort bleibt erhalten
			0,00	
4.491	Meesenring 8	2.700,00		
	Kaisertor	900,00		
			3.600,00	
4.510	VZM	3.720,00		
4.510	Carl-Gauß-Straße 9	250,00		Standort bleibt erhalten
4.510	Kreuzweg 7-9	700,00		Standort bleibt erhalten
4.510	Adolf-Ehrtmann-Straße 3	550,00		Standort bleibt erhalten
4.510	Kirchplatz 7a+b	430,00		Standort bleibt erhalten
4.510	Moislinger Berg 1	250,00		Standort bleibt erhalten

				halten
4.510	Meesenring 7	700,00		Standort bleibt erhalten
			3.720,00	
4.511	VZM	570,00		
			570,00	
4.513	VZM	300,00		
			300,00	
4.515	Mühlendamm 1-3	3.170,00	3.170,00	
PR FB 4	Lichthof	180,00	180,00	
FB4 Gesamt			15.880,00	

Fachbereich 5:

Bereich	Standort	Fläche in m ²	Gesamtfläche	Anmerkungen
5.000	Mühlendamm 10-12	140		
5.000.1	Mühlendamm 22	740,00		
			880,00	
5.060	Mühlendamm 10-12	90		
5.061	Mühlendamm 10-12	620,00		
			710,00	
5.610	Mühlendamm 10-12	1.710,00		
5.610	Kleiner Bauhof 11-13	1.890,00		
5.610	Mühlendamm 22	380,00		
			3.980,00	

5.651	Mühlendamm 10-12	270		
5.651	Kleiner Bauhof 11-13	120,00		
5.651	Mühlendamm 14	1.410,00		
5.651	Sandstraße 25-27	200,00		
5.651	Hartengrube 23	280,00		
5.651	Gürtlerweg 10	320,00		
5.651	Großer Bauhof 12-14	600,00		
5.651	Kohlmarkt 7-15	1.090,00		
			4.290,00	
5.660	Großer Bauhof 12-14	990,00		
5.660	Parade 1	1.930,00		
5.660	Kleiner Bauhof 11-13	130,00		
5.660	Ratekauer Weg 1-7	220,00		
			3.270,00	
5.691	Einsiedelstraße 6	2.730,00		
			2.730,00	
PR FB 5	Lichthof	180,00	180,00	
FB5	Ge-		10.470,00	
samt				

Es ist darauf hinzuweisen, dass die die Verwaltungsstandorte der Feuerwehr in der **Bornhövedstraße 10**, der Entsorgungsbetriebe in der **Malmöstraße 22**, des Standesamts in der **Ratzeburger Allee 16**, der Volkshochschule am **Falkenplatz 10** und der **Hüxstraße 118-120**, und des Stadtwalds in **Alt Lauerhof 1** nicht berücksichtigt wurden, da sie aufgrund ihrer Lage und Nutzung vorort verbleiben sollen.

Aufgrund der Tatsache, dass das Rathaus und die unmittelbar umliegenden Verwaltungsstandorte in der **Fischstraße 1-3** und **2-6**, sowie die dezentralen **Bürgerservicebüros** und **Beratungsstellen des Jugendamts** erhalten bleiben werden, ergibt sich der folgende Gesamtflächenbedarf:

Übersicht:

Fachbereich	Gesamtfläche
FB1	15.380,00
FB2	18.550,00
FB3	11.670,00
FB4	15.880,00
FB5	10.470,00
Gesamt	71.950,00

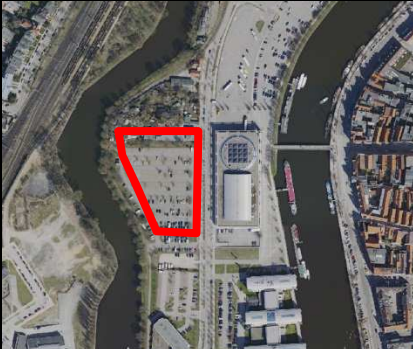
2.4 Potenzielle Grundstücke für einen Verwaltungsneubau


Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung vollzog eine grobe Prüfung des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck nach potenziellen Grundstücken für einen Verwaltungsneubau.


Zur Analyse der potentiellen Verwaltungsstandorte wurden folgende Kriterien herangezogen:


- Grundstücksgröße in m²
- Eigentum: Es wird zwischen privatem und städtischem Eigentum unterschieden.
- Erreichbarkeit: Grobeinschätzung zur Erreichbarkeit des Standortes in den Abstufungen gut, mittel und schlecht mit den Verkehrsmitteln zu Fuß, Fahrrad, MIV und dem ÖPNV
 - Beispielhaft „gute Erreichbarkeit“:
 - zu Fuß: Nähe zu anderen frequentierten Einrichtungen und/oder wichtigen fußläufigen Wegebeziehungen (Kunden), Nähe zu anderen Verwaltungseinheiten (Mitarbeiter)
 - Fahrrad: gute Erreichbarkeit
 - Auto: Lage an Hauptverkehrsstraße, Stellplätze
 - ÖPNV: Lage an Bushaltestelle mit möglichst hoher Bedienfrequenz oder Bahnhofstempel
- Baurecht: Dieses Kriterium umfasst eine Prüfung des bestehenden Bauplanungsrechtes und der Erforderlichkeit, ein Verfahren zur Aufstellung eines B-Plans, oder zur Entwidmung planfestgestellter Flächen einzuleiten.
- Maß der baulichen Nutzung: Es wurden grobe Annahmen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen, um die max. erreichbare Geschossfläche und die Anzahl der notwendigen Stellplätze für das Verwaltungsgebäude zu berechnen. Für einzelne Standorte wurden verschiedene Varianten entwickelt, um das Spektrum der max. baulichen Ausnutzung der Grundstücke, in Abhängigkeit der Ausgestaltung der Stellplatzanlage (ebenerdige Stellplatzanlage; Parkhaus und Tiefgarage), aufzuzeigen. Die Annahmen können keine detaillierten Baumassenstudien oder städtebauliche Entwürfe ersetzen, insbesondere da die Standorte weitestgehend innerhalb von städtebaulich sensiblen Bereichen liegen.
- Weitere Anmerkungen: Unter diesem Aspekt werden weitere städtebauliche Rahmenbedingungen (bspw. Städtebauförderung, Nutzungskonflikte, stadtgestalterische Bedeutung, Sichtachsen auf das UNESCO Welterbe etc.) stichpunktartig aufgelistet.
- Beurteilung: Abschließend wird die Eignung als potentieller Verwaltungsstandort in die Kategorien (A= geeignet, B = bedingt geeignet und C = ungeeignet) beurteilt.

Folgende Standorte konnte die Stadtplanung lokalisieren:

 <p>Der Standort ist als ein modularer Baustein für ein Verwaltungszentrum im Areal mittlere Wallhalbinsel / Roddenkoppel geeignet. Es ist ein vertiefendes Gesamtkonzept für das Areal erforderlich.</p>	MUK-Parkplatz	
	Grundstücksgröße	rd. 10.800 m ²
Eigentum	Hansestadt Lübeck	
Aktuelle Nutzung	Stellplatzanlage	
Erreichbarkeit	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: gut ÖPNV: mittel	
Baurecht	B-Plan-Verfahren erforderlich	
Maß der baulichen Nutzung:	Grundflächenzahl: 0,6 Vollgeschosse: IV Stellplätze: rd. 290 Stellplätze auf angrenzenden Flächen – Parkraumkonzept für Parkhaus erforderlich Geschossfläche: max. 25.900 m ²	
Anmerkungen	Innerhalb der Pufferzone zum UNESCO Welterbe; Sichtachse auf die Altstadt; Ersatz für die wegfallenden Stellplätze erforderlich ; ggf. Zielkonflikte mit anderen städtischen Nutzungen (Mehrzweckhalle)	


	Mittlere Wallhalbinsel	
	Grundstücksgröße	rd. 6.400 m ² (rd. 12.200 m ² einschl. Lastadie und Brückenrampe)
	Eigentum	Hansestadt Lübeck
	Aktuelle Nutzung	Stellplatzanlage, Brückenrampe
	Erreichbarkeit	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: gut ÖPNV: mittel
	Baurecht	B-Plan-Verfahren erforderlich
<p>○</p> <p>Der Standort ist als ein modularer Baustein für ein Verwaltungszentrum im Areal mittlere Wallhalbinsel / Roddenkoppel geeignet. Es besteht die Option der Grundstücksvergrößerung nach erfolgter Veränderung der Verkehrsführung auf die Marienbrücke. Es ist ein vertiefendes Gesamtkonzept für das Areal erforderlich.</p>	Maß der baulichen Nutzung: Variante 1: rd. 6.400 m ² (ohne Änderung der Verkehrsführung)	Grundflächenzahl: 0,6 Vollgeschosse: IV Stellplätze: rd. 170 Stellplätze auf angrenzenden Flächen – Parkraumkonzept für Parkhaus erforderlich Geschossfläche: max. 15.400 m ²
	Maß der baulichen Nutzung: Variante 2: rd. 12.200 m ² (mit Änderung der Verkehrsführung)	Grundflächenzahl: 0,6 Vollgeschosse: IV Stellplätze: rd. 330 Stellplätze auf angrenzenden Flächen – Parkraumkonzept für Parkhaus erforderlich Geschossfläche: max. 29.300 m ²
	Anmerkungen	Grundvoraussetzung für Variante 2 ist der Ersatz der Marienbrücke; Innerhalb der Pufferzone zum UNESCO Welterbe; städtebaulich sensibel - Sichtachse auf die Altstadt; Ersatz für die wegfallenden Stellplätze erforderlich; ggf. Zielkonflikte mit anderen städtischen Nutzungen (Mehrzweckhalle)

 <p>Der Standort ist als ein modularer Baustein für ein Verwaltungszentrum im Areal mittlere Wallhalbinsel / Roddenkoppel geeignet. Es ist ein vertiefendes Gesamtkonzept für das Areal erforderlich.</p>	Roddenkoppel - alte Quarantänestation	
	Grundstücksgröße	rd. 4.700 m ²
	Eigentum	privates Eigentum
	Aktuelle Nutzung	gewerbliche Nutzungen; Brachfläche
	Erreichbarkeit (nach Stadtumbau)	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: gut ÖPNV: mittel
	Baurecht	B-Plan 04.40.00 - Gewerbegebiet B-Plan-Verfahren erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: (Annahmen)	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: 3 Stellplätze: ebenerdig mit rd. 75 Stellplätzen Geschossfläche: max. 7.000 m ²
Anmerkungen	Stadtumbau Lübeck Nordwest; Gesamtkonzept erforderlich; Fördermittel aus Stadtumbaugebiet nutzbar; städtebaulich sensibel - Sichtachse auf die Altstadt muss beachtet werden; Bestandgebäude gehören zur Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof; Erschließung muss angepasst werden.	


 <p>Der Standort ist als ein modularer Baustein für ein Verwaltungszentrum im Areal mittlere Wallhalbinsel / Roddenkoppel geeignet. Es ist ein vertiefendes Gesamtkonzept für das Areal erforderlich.</p>	Roddenkoppel - Hafen- und Bahnanlage	
	Grundstücksgröße	rd. 38.000 m ²
	Eigentum	Hansestadt Lübeck
	Aktuelle Nutzung	Hafen- und Bahnanlage; Waggonwerkstatt; Bauhof Hafenbahn
	Erreichbarkeit (nach Stadtumbau)	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: gut ÖPNV: mittel
	Baurecht	B-Plan 04.40.00 - Bahngleise; SO - Hafen; Gewerbegebiet B-Plan-Verfahren erforderlich; Entwidmung der planfestgestellten Hafen- und Bahnanlage erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: (Variante 1 - Parkhaus)	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: V Stellplätze: Parkhaus mit 5 Geschossen für rd. 1.060 Stellplätze Geschossfläche: max. 95.000 m ²
	Maß der baulichen Nutzung: (Variante 2 - ebenerdige Stellplätze)	Grundflächenzahl: 0,3 Vollgeschosse: V Stellplätze: rd. 640 Stellplätze Geschossfläche: max. 57.000 m ²
Anmerkungen	Stadtumbau Lübeck Nordwest; Gesamtkonzept erforderlich; Fördermittel aus Stadtumbaugebiet nutzbar; städtebaulich sensibel - Sichtachse auf die Altstadt muss beachtet werden; Ersatz für die Bahnanlage erforderlich; Erschließung muss angepasst werden	

 <p>Der Standort ist als Verwaltungsstandort geeignet. Es bestehen Optionen zur Erweiterung des bestehenden Verwaltungsstandortes durch Abriss der bestehenden Bunkeranlage sowie teilw. durch Überplanung der rückwärtigen Stellplatzanlage.</p>	Dr. Julius Leber Straße: Bunker	
	Grundstücksgröße	rd. 2.500 m ² (davon rd. 850 m ² Bunker und rd. 520 m ² Stellplatzanlage)
	Eigentum	Hansestadt Lübeck
	Aktuelle Nutzung	Verwaltungsgebäude, Bunkeranlage, Stellplatzanlage
	Erreichbarkeit	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: schlecht ÖPNV: gut
	Baurecht	B-Plan 01.10.00: Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung öffentliche Verwaltung; Schutzbauwerk B-Plan-Verfahren ggfs. erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: Variante 1: rd. 850m ² (nur Bunker)	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: III - IV Stellplätze: Stellplätze sind aufgrund der Lage auf der Altstadtinsel nur im untergeordnet Umfang umzusetzen Geschossfläche: max. 1.500 m ²
	Maß der baulichen Nutzung: Variante 2: rd. 520 m ² (nur Stellplatzanlage)	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: II - III Stellplätze: siehe oben Geschossfläche: max. 520 m ²
Maß der baulichen Nutzung im Bestand inkl. Erweiterungsoptionen	Vollgeschosse Bestand straßenseitig: IV Vollgeschosse Bestand rückwärtig: III Stellplätze: siehe oben Geschossfläche Bestand: rd. 3.940 m ² Geschossfläche inkl. Erweiterungsoptionen: max. 5.690 m ²	
Anmerkungen	Voraussetzung ist der Abriss der bestehenden Bunkeranlage, städtebaulich sensibler Bereich, Sanierungsgebiet Altstadt, Fördermittel aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ nutzbar; Dr.-Julius-Leber-Straße 46 und 48 sind Baudenkmäler	

	Ehemaliger Seegrenzschlachthof	
	Grundstücksgröße	rd. 41.500 m ²
	Eigentum	privates Eigentum
	Aktuelle Nutzung	Gewerbebrache (ehemaliger Schlachthof) und sonstiges Gewerbe
	Erreichbarkeit	zu Fuß: gut Fahrrad: gut Auto: mittel ÖPNV: mittel
	Baurecht	Aufstellungsbeschluss B-Plan 04.41.00 B-Plan-Verfahren erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: Variante 1 – Tiefgarage	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: IV Stellplätze: Tiefgarage mit rd. 930 Stellplätzen Geschossfläche: max. 83.000 m ²
Maß der baulichen Nutzung: Variante 2 – Parkhaus	Grundflächenzahl: 0,4 Vollgeschosse: IV Stellplätze: Parkhaus mit 4 Geschossen und rd. 740 Stellplätzen Geschossfläche: max. 66.400 m ²	
<p>○</p> <p>Der Standort ist für ein Verwaltungszentrum nur bedingt geeignet. Der private Eigentümer plant einen Verbrauchermarkt und Wohnnutzungen. Der Standort könnte das Verwaltungszentrum im Areal mittlere Wallhalbinsel / Roddenkoppel als ein zusätzlicher modularer Baustein ergänzen.</p>	Anmerkungen	Stadtumbau Lübeck Nordwest; Gesamtkonzept erforderlich; Fördermittel aus Stadtumbau nutzbar; Bestandgebäude gehören zur Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof; Eigentümer plant die Errichtung eines Verbrauchermarktes und Wohnungsbau

 <p>Der Standort ist aufgrund der unterdurchschnittlichen Erreichbarkeit für ein Verwaltungszentrum nur bedingt geeignet.</p>	Hafenstraße	
	Grundstücksgröße	rd. 18.500 m ²
	Eigentum	Hansestadt Lübeck; privates Eigentum
	Aktuelle Nutzung	Grünfläche; Verwaltungsgebäude
	Erreichbarkeit	zu Fuß: schlecht Fahrrad: mittel Auto: mittel ÖPNV: schlecht
	Baurecht	B-Plan 06.27.00 TBI – Gewerbegebiet / allg. Wohngebiet B-Plan-Verfahren erforderlich; Änderung Planfeststellungsbeschluss Nordtangente erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: (Variante 1 – ebenerdige Stellplatzanlage)	Grundflächenzahl: 0,3 Vollgeschosse: VI Stellplätze: rd. 370 Stellplätze ebenerdig Geschossfläche: max. 33.300 m ²
	Maß der baulichen Nutzung: (Variante 2 – ebenerdige Stellplatzanlage und Tiefgarage)	Grundflächenzahl: 0,5 Vollgeschosse: VI Stellplätze: rd. 220 Stellplätze ebenerdig und Tiefgarage mit 2 Geschossen für rd. 400 Stellplätze Geschossfläche: max. 55.500 m ²
Anmerkungen	Die Grünfläche ist als Kompensationsfläche für die Nordtangente festgelegt	

 <p>Der Standort ist aufgrund seiner peripheren Lage und der großen Entfernung zur Innenstadt für ein Verwaltungszentrum ungeeignet.</p>	Moising Süd	
	Grundstücksgröße	unbegrenzt
	Eigentum	Hansestadt Lübeck
	Aktuelle Nutzung	Freifläche; Landwirtschaft
	Erreichbarkeit	zu Fuß: mittel Fahrrad: mittel Auto: schlecht ÖPNV: gut
	Baurecht	B-Plan-Verfahren erforderlich
	Maß der baulichen Nutzung: (Annahmen)	Grundflächenzahl: - Vollgeschosse: - Stellplätze: - Geschossfläche: unbegrenzt
	Anmerkungen	Bahnhaltepunkt Moising; grenzt an das Gebiet der Städtebauförderung „Soziale Stadt Moising“

	Dänischburg	
	Grundstücksgröße	rd. 22.400 m ²
	Eigentum	Hansestadt Lübeck
	Aktuelle Nutzung	freies Gewerbegrundstück
	Erreichbarkeit	zu Fuß: schlecht Fahrrad: schlecht Auto: gut ÖPNV: gut
	Baurecht	B-Plan 27.53.00 – Gewerbegebiet – keine Änderung erforderlich
<p>Der Standort ist aufgrund seiner peripheren Lage und der großen Entfernung zur Innenstadt für ein Verwaltungszentrum ungeeignet.</p>	Maß der baulichen Nutzung: Variante 1 – ebenerdige Stellplatzanlage	Grundflächenzahl: 0,4 Vollgeschosse: III Stellplätze: ebenerdig für rd. 300 Stellplätze Geschossfläche: max. 26.800 m ²
	Maß der baulichen Nutzung: Variante 2 – Parkhaus	Grundflächenzahl: 0,6 Vollgeschosse: III Stellplätze: Parkhaus mit 3 Geschossen und rd. 450 Stellplätzen Geschossfläche: max. 40.300 m ²
	Anmerkungen	gewerbliche Nutzung geplant; Artenschutz (Otter) am Uferbereich ist zu beachten; grenzt unmittelbar an ein FFH- Gebiet

Berechnung der erforderlichen Stellplätze:

- notwendige Stellplätze für Büro und Verwaltungsräume nach Entwurf Stellplatzsatzung: 1 Stellplatz je 50 m² Nutzfläche
- Nutzfläche = 80% der Geschossfläche
- Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl um 30% (Mobilitätskonzept; Verbesserung der Erreichbarkeit durch den Umweltverbund)
- notwendige Stellplätze = ((Geschossfläche * 0,8) / 50) * 0,7

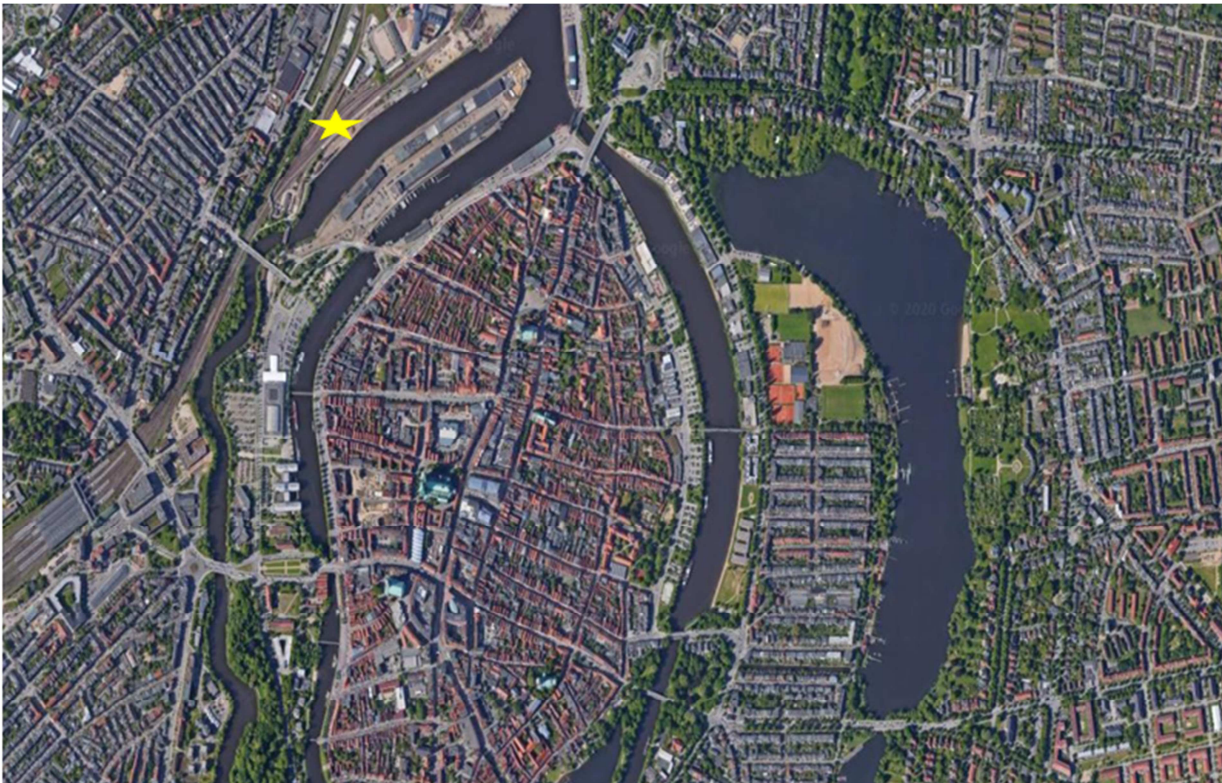
3. Standortkonzepte für die Neuordnung der Verwaltung

Auf Basis der Analyse der Stadtplanung kristallisieren sich mehrere Varianten heraus, die realisierbar sein könnten.

3.1 Variante 1

Neubau für die städtische Gesamtverwaltung:

Die Flächenermittlung des GMHL hat ergeben, dass für einen Neubau der Gesamtverwaltung ein Flächenbedarf in Höhe von 71.950,00 m² notwendig ist. Diese Fläche ist ausschließlich auf dem Grundstück „Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlage“ realisierbar. Einer ersten groben Kostenschätzung zu folge würde ein Bürogebäude dieser Größenordnung Kosten in Höhe von ca. 130 Mio. EUR verursachen (nur Hochbau).



= Standort städtische Gesamtverwaltung: Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlage

Gesamtverwaltung: Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlage

<p>1.000.2 Arbeitsschutz</p> <p>1.000.3 Digitalisierung, Organisation, Strategie</p> <p>1.102 Logistik, Statistik, Wahlen</p> <p>1.105 Informationstechnik</p> <p>1.110 Fortbildungszentrum</p> <p>1.140 Rechnungsprüfungsamt</p> <p>1.201 Haushalt und Steuerung</p> <p>1.203 Beteiligungscontrolling</p> <p>1.210 Buchhaltung und Finanzen</p> <p>Personalrat FB 1</p>	<p>2.000 Fachbereichsleitung FB 2</p> <p>2.020 Fachbereichscontrolling FB 2</p> <p>2.021 Fachbereichsdienste FB 2</p> <p>2.500 Soziale Sicherung</p> <p>2.530 Gesundheitsamt</p> <p>Personalrat FB 2</p>	<p>3.000 Fachbereichsleitung FB 3</p> <p>3.030 Fachbereichscontrolling FB 3</p> <p>3.031 Fachbereichsdienste FB 3</p> <p>3.320 Ordnungsamt</p> <p>3.391 Umwelt, Natur, Verbraucherschutz</p> <p>Personalrat FB 3</p>
<p>4.000 Fachbereichsleitung FB 4</p> <p>4.040 Fachbereichscontrolling FB 4</p> <p>4.041 Fachbereichsdienste FB 4</p> <p>4.401 Schule und Sport</p> <p>4.510 Familienhilfe</p> <p>4.511 Städtische Kindertageseinrichtungen</p> <p>4.513 Jugendarbeit</p> <p>4.491 Archäologie und Denkmalpflege</p> <p>Personalrat FB 4</p>	<p>5.000 Fachbereichsleitung FB 5</p> <p>5.000 VeGeS</p> <p>5.060 Fachbereichscontrolling FB 5</p> <p>5.061 Fachbereichsdienste FB 5</p> <p>5.610 Stadtplanung und Bauordnung</p> <p>5.651 Gebäudemanagement</p> <p>5.660 Stadtgrün und Verkehr</p> <p>5.691 Lübeck Port Authority</p> <p>Personalrat FB 5</p> <p>Gesamtpersonalrat</p>	

Folgende durch die Hansestadt Lübeck genutzten Standorte könnten anschließend aufgegeben werden:

- VZM
- Fackenburger Allee 27-29
- Linden Arcaden
- Lichthof
- Dr. Julius-Leber-Straße 46-52
- Ziegelstraße 2
- Mengstraße 16
- Fünfhausen 21-25
- Fleischauerstraße 20
- Sophienstraße 19-21
- Schildstraße 12-14
- Breite Straße 8
- Meesenring 8
- Kaisertor
- Mühlendamm 1-3
- Mühlendamm 10-20
- Mühlendamm 22
- Kleiner Bauhof 11
- Großer Bauhof 14
- Einsiedelstraße 6
- Kohlmarkt 7-15
- Palais Rantzau
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7; 15-19
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

Folgende Standorte würden erhalten bleiben:

- Rathaus
- Fischstraße 1-3
- Fischstraße 2-6
- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Schlutuper Straße 14
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

Der Standort auf der Roddenkoppel böte die Möglichkeit, notwendige Büroflächen für die Gesamtverwaltung zu schaffen. Der Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe der Altstadtinsel und ist aufgrund seiner Lage gut erreichbar. Aus städtebaulicher Sicht könnte die Bebauung der Fläche ein Impulsgeber für die Entwicklung des Gebiets Lübeck Nordwest sein. Es gibt jedoch zahlreiche Unwägbarkeiten, die ein hohes Projektrisiko hinsichtlich grundsätzlicher, zeitlicher und kostentechnischer Realisierbarkeit eines Neubaus beinhalten. Hier wären bspw. die Erfordernis eines Ersatzneubaus für die örtliche Hafenanlage zu nennen oder auch die Gründungsrisiken, die erst nach genauerer Untersuchung der Bodenverhältnisse eingeschätzt werden können.

3.2 Variante 2

Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit einem kleineren Verwaltungsneubau

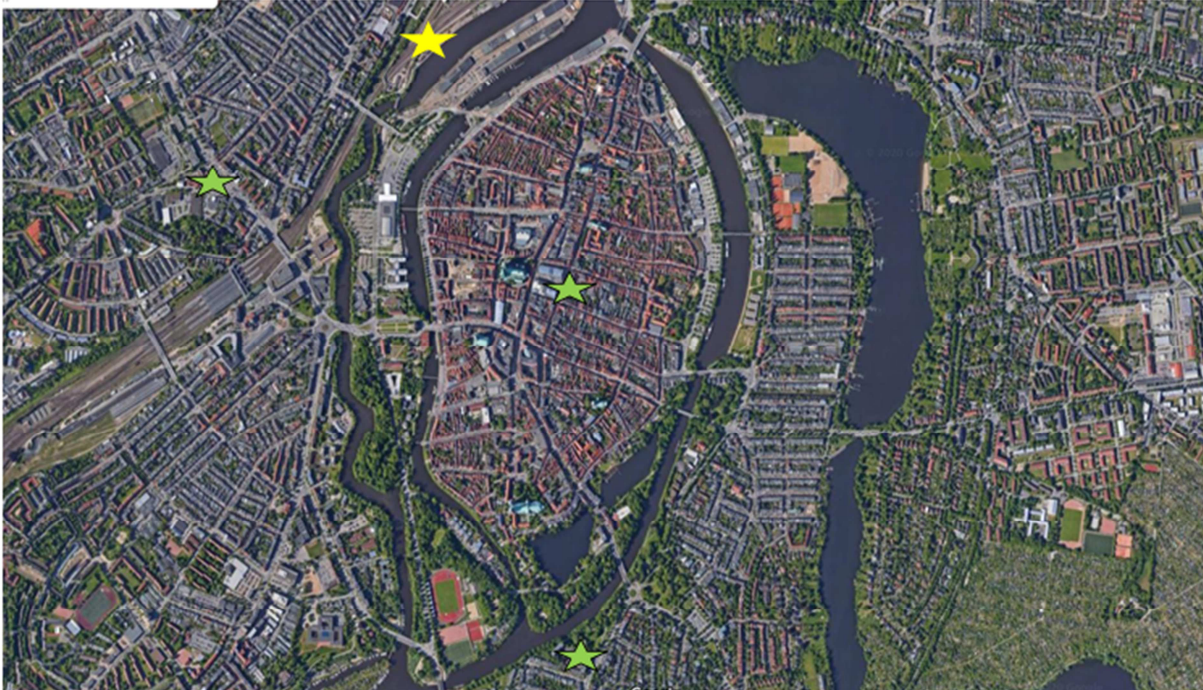
Im Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Gebäude, die saniert worden sind, bzw. kurz vor der Sanierung stehen, und somit erhaltenswert sind. Zudem gibt es Standorte, die aufgrund ihrer Lage und Nutzung strategisch langfristig im Bestand verbleiben könnten.

Diese Gebäude sind:

- Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM): Es erfolgen in den kommenden 10 Jahren bereits beschlossene Sanierungsmaßnahmen, weshalb eine Aufgabe des Standorts ab 2030 sehr kritisch zu hinterfragen ist. Das VZM könnte zukünftig als „Soziales Rathaus“ fungieren und als Standort der Bereiche 2.000 – Fachbereichsleitung, 2.020 – Fachbereichscontrolling, 2.021 – Fachbereichsdienste, 2.500 – Soziale Sicherung, 2.530 – Gesundheitsamt, 4.510 - Familienhilfe und Personalrat FB 2 erhalten bleiben.
- Fackenburger Allee 27-29: Das Gebäude ist bereits in den vergangenen Jahren umfangreich saniert worden. Die Sanierung soll fortgesetzt werden. Zudem befindet sich in dem Gebäude der städtische Bereich 1.105 – Informationstechnik und damit das Rechenzentrum der Hansestadt Lübeck, dessen Verlagerung mit erheblichem Aufwand verbunden wäre. Darüber hinaus befindet sich vorort die Stabstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie, die den engen Austausch zur IT benötigt. Als dritte städtische Einheit ist vorort der Bereich 1.102 – Logistik, Statistik und Wahlen mit der gerade erst neu geschaffenen Poststelle der Hansestadt Lübeck tätig. Eine langfristige Nutzung dieses Standorts erscheint sinnvoll.
- Lichthof: Das Verwaltungszentrum Lichthof wurde exakt nach den Vorgaben und Notwendigkeit der Hansestadt Lübeck errichtet und stellt aufgrund der Lage und Nutzung der Räumlichkeiten vorort einen Standort dar, dessen langfristige Nutzung, als Standort des Bürgerservicebüros der Innenstadt, erhaltenswert ist.

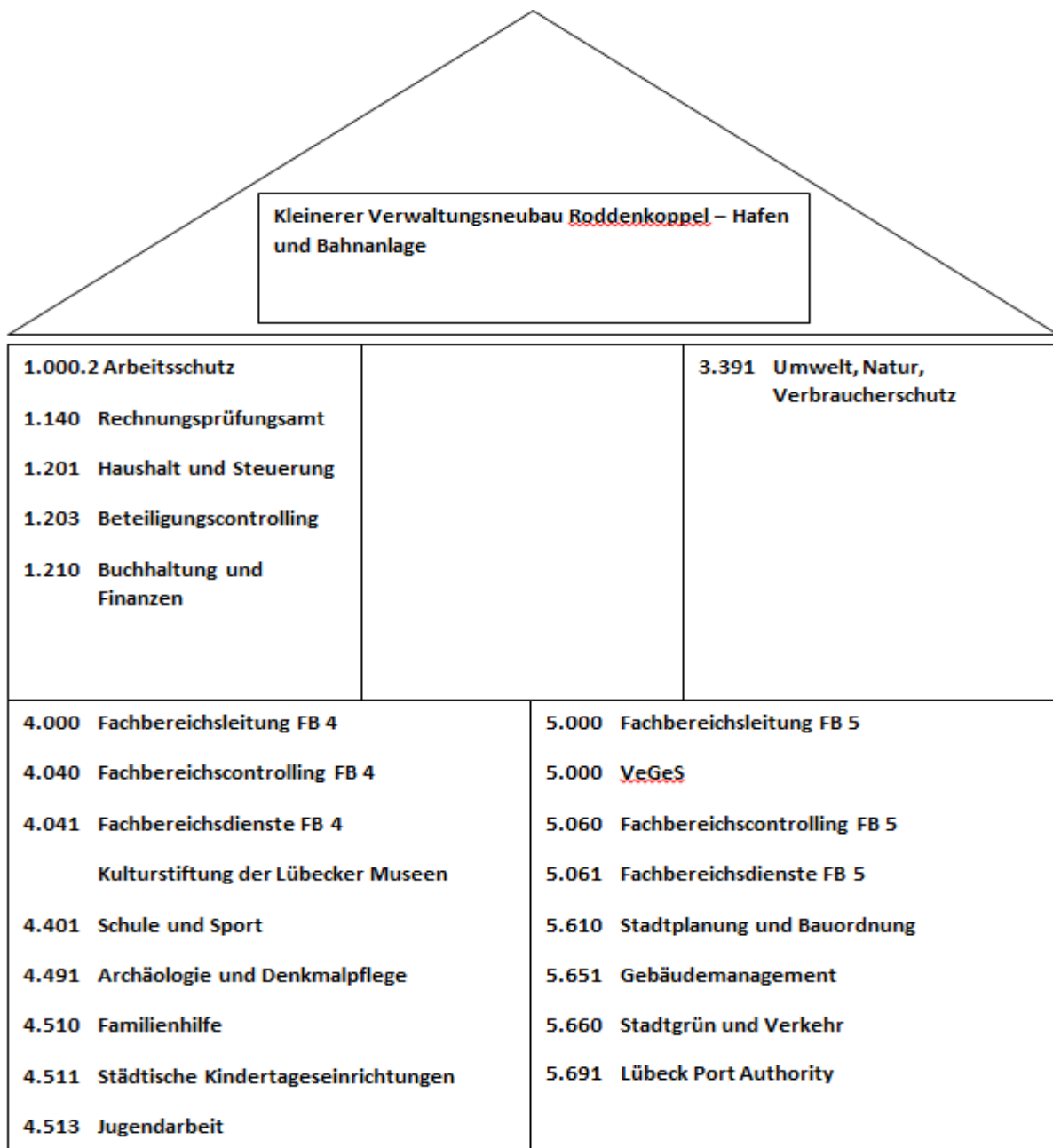
Bei einer Annahme, dass die genannten Gebäude erhalten bleiben, ergibt sich ein Flächenbedarf der Verwaltung von ca. 34.890,00 m² für die verbliebenen städtischen Bereiche, die in einem Ver-

waltungsneubau tätig sein können. Ein solcher Neubau würde gemäß einer ersten groben Schätzung Kosten in Höhe von ca. 63 Mio. EUR verursachen (nur Hochbau). Eine solche Fläche wäre auf folgendem Grundstück realisierbar:



★ = Standort kleinerer Verwaltungsneubau: Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlage

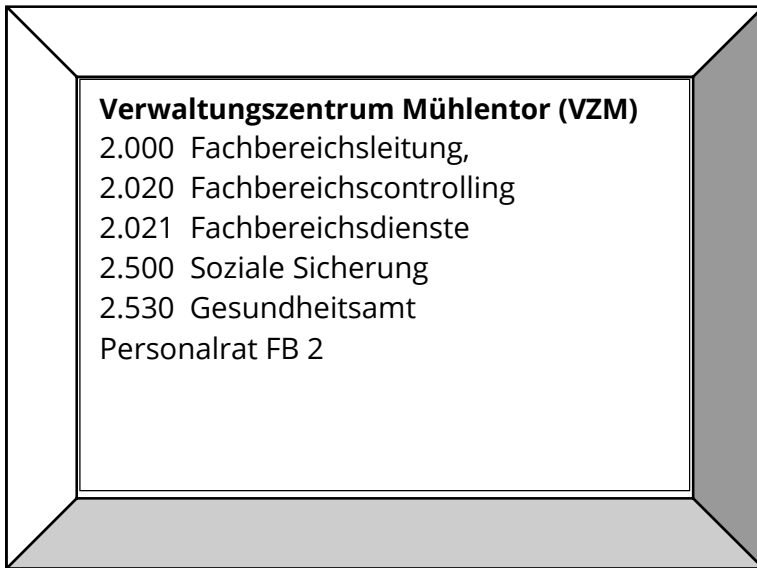
★ = Erhaltenswerte Standorte

**Lichthof**

3.000 Fachbereichsleitung FB 3
 3.030 Fachbereichscontrolling FB 3
 3.031 Fachbereichsdienste FB 3
 3.320 Ordnungsamt
 Personalrat FB 3, 4, 5 & GPR

Fackenburger Allee 27-29

1.105 Informationstechnik (IT)
 1.000.3 Digitalisierung, Organisation, Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1



Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) 2.000 Fachbereichsleitung, 2.020 Fachbereichscontrolling 2.021 Fachbereichsdienste 2.500 Soziale Sicherung 2.530 Gesundheitsamt Personalrat FB 2
--

Folgende durch die Hansestadt Lübeck genutzten Standorte könnten anschließend aufgegeben werden:

- Linden Arcaden
- Ziegelstraße 2
- Dr. Julius-Leber-Straße 46-52
- Meesenring 8
- Kaisertor
- Schildstraße 12-14
- Mengstraße 16
- Fünfhausen 21-25
- Fleischauerstraße 20
- Sophienstraße 19-21
- Mühlendamm 10-20
- Mühlendamm 22
- Kleiner Bauhof 11
- Großer Bauhof 14
- Einsiedelstraße 6
- Kohlmarkt 7-15
- Palais Rantzau
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7, 15-19
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

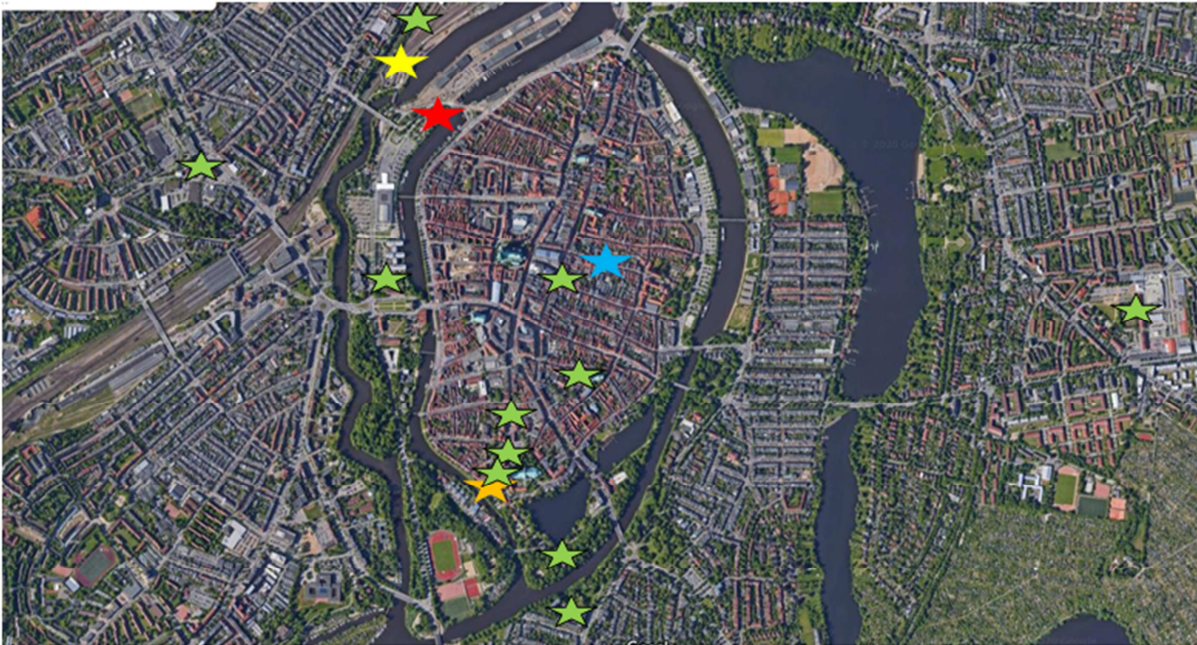
Folgende Standorte würden erhalten bleiben:






- Rathaus
- Fischstraße 1-3
- Fischstraße 2-6
- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Schlutuper Straße 14
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)
- VZM
- Fackenburger Allee 27-29
- Lichthof

Der Standort Roddenkoppel bietet die Möglichkeit, notwendige Büroflächen für die verbliebene Verwaltung zu schaffen. Der Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe der Altstadtinsel und ist aufgrund seiner Lage gut erreichbar. Zu beachten ist jedoch, dass der Standort aus städtebaulicher Sicht sensibel ist, da die Sichtachse auf die Altstadt zu beachten ist. Analog zu Variante 1 gibt es auch zahlreiche Unwägbarkeiten, die ein hohes Projektrisiko hinsichtlich grundsätzlicher, zeitlicher und kostentechnischer Realisierbarkeit eines Neubaus beinhalten, weshalb eine Umsetzung der Variante 2 nicht empfehlenswert erscheint.

3.3 Variante 3

Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit der Erweiterung zweier bestehender Verwaltungsstandorte und einem kleinen Verwaltungsneubau



-  = Standort kleiner Verwaltungsneubau: Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlage
-  = Standort kleiner Verwaltungsneubau: Mittlere Wallhalbinsel
-  = Erweiterter Standort Mühlendamm
-  = Erhaltenswerte Standorte
-  = Erweiterter Standort Dr. Julius-Leber-Straße 46-52

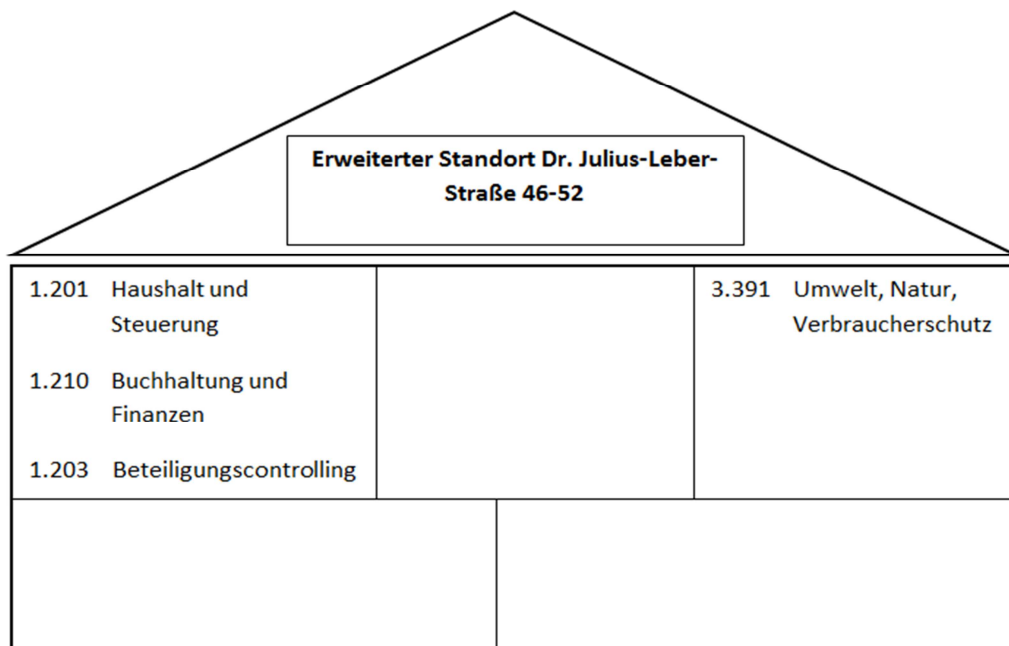
Bei Variante 2 wurde bereits dargestellt, dass sich im aktuellen Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck mehrere Gebäude befinden, deren Erhalt sinnvoll erscheint. Darüber hinaus beinhaltet der Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck den Standort Dr. Julius-Leber-Straße 46-52. Neben diesem Gebäude befindet sich ein im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehender Bunker, der zeitnah zurückgebaut wird. Hier entsteht die Möglichkeit, den bestehenden Standort zu erweitern und eine Fläche von insgesamt 7.190,00 m² zu schaffen. Gemäß einer ersten Grobkostenschätzung würde ein solches Vorhaben Kosten in Höhe von ca. 13 Mio. EUR verursachen (nur Hochbau).

Zudem besteht die Möglichkeit, am Standort Mühlendamm 10-12/Kleiner Bauhof, dem historischen Standort der Bauverwaltung, mit einem Erweiterungsbau im Bereich des Kleinen Bauhof 11

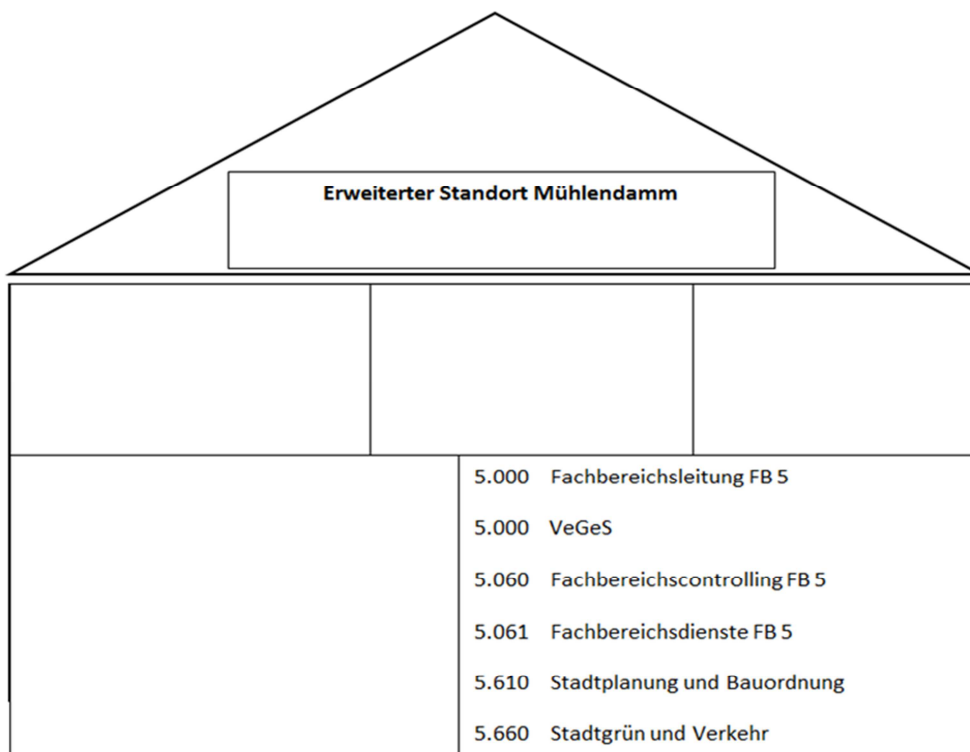
mehrere Bereiche des Fachbereichs 5 zusammenzuführen. Bei Verbleib des GMHL im Bundesbankgebäude und der LPA in der Einsiedelstraße könnten die Gebäude Mühlendamm 14, 20 und 22 aufgegeben und die Grundstücksflächen einer anderen Verwendung zugeführt werden (bspw. Wohnungsbau). Ein solches Vorhaben würde gemäß einer ersten Grobkostenschätzung Kosten in Höhe von ca. 11 Mio. EUR für den Hochbau bedeuten.

Darüber hinaus können weitere Verwaltungsstandorte aufgrund Ihrer Lage, Nutzung und baulichen Zustands als erhaltenswert eingestuft werden. Hierbei handelt es sich um folgende Liegenschaften:

- Schildstraße 12-14: Dieser sanierte Standort ist historisch gewachsen und stellt den Sitz der Fachbereichsleitung des FB 4, sowie dessen Fachbereichscontrolling und -diensten und der Kulturstiftung der Lübecker Museen dar.
- Meesenring 8: Der Standort wird zeitnah umfangreich saniert. Die Räumlichkeiten vor Ort sind auf den Nutzer, der Archäologie, zugeschnitten und sollten daher erhalten bleiben.
- Kaisertor oder Palais Rantzau: Es ist vorgesehen, dass die Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck das, im Eigentum der KWL befindliche, denkmalgeschützte Gebäude „Kaisertor“ belegt. Es erscheint identitätsstiftend, dass die Denkmalbehörde der Hansestadt Lübeck in einem Denkmal tätig ist und nicht in einem Verwaltungsneubau agiert. Dieses könnte auch langfristig das Kaisertor sein oder alternativ das Palais Rantzau
- Mühlendamm 1-3: An diesem Standort befindet sich seit vielen Jahren der Sitz des Archivs. Aufgrund der örtlichen Begebenheiten und der Nutzung sollte dieser Standort für das Archiv erhalten bleiben.
- Zeughaus: Das vorgenannte im Mühlendamm 1-3 befindliche Archiv wird sich langfristig weiter vergrößern, sodass das Zeughaus im Großen Bauhof 14 als ideale Erweiterungsfläche dienen kann.

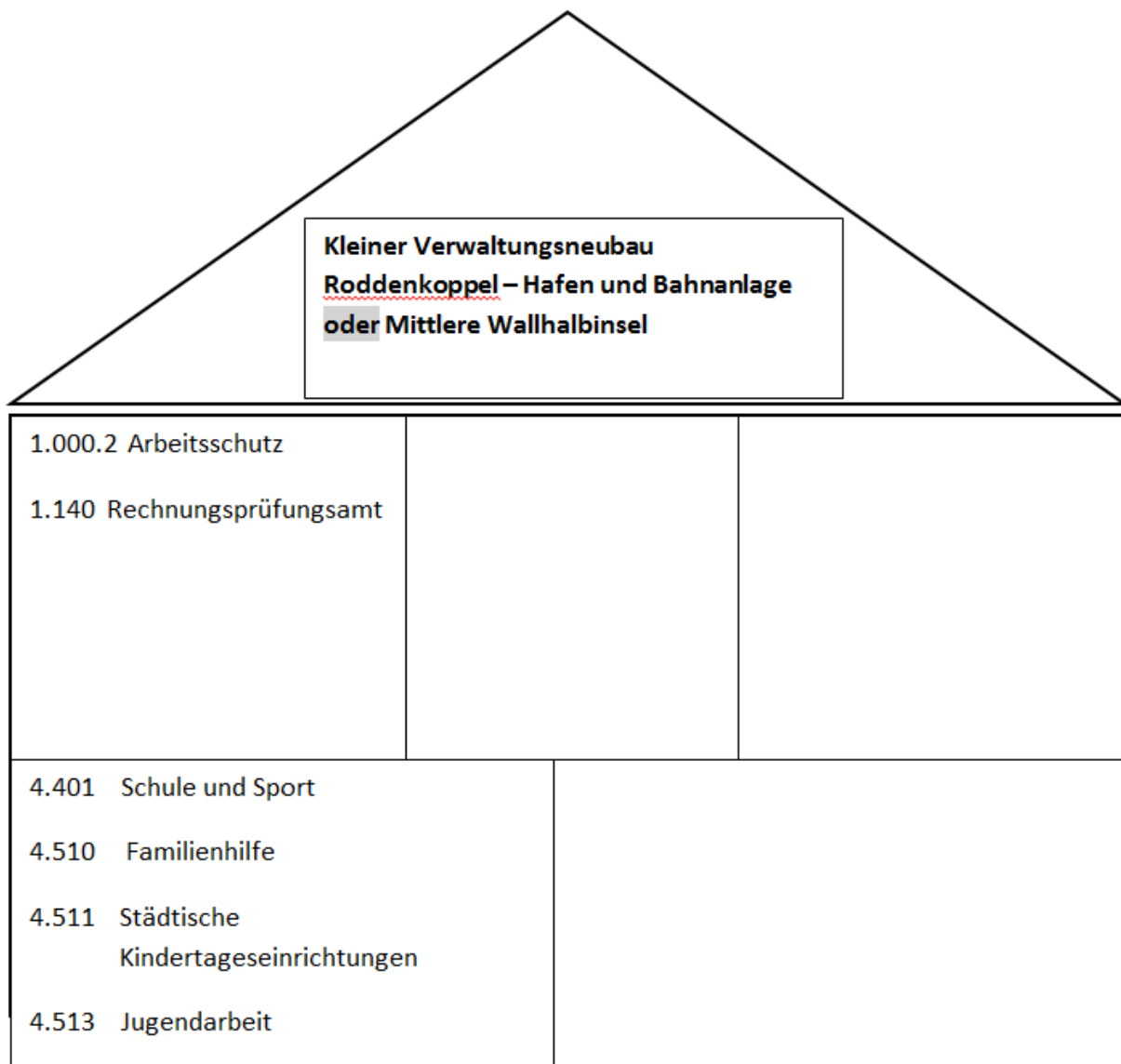


Durch diese Lösung würden weitere Konzentrationen der Fachbereiche 1 und 3 in der Innenstadt erfolgen. Die Bereiche des Fachbereichs 1 verblieben in überschaubarer räumlicher Nähe zum Rathaus und der Fischstraße, wohingegen der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz am Standort Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 in unmittelbarer Nähe des Hauptsitzes des Fachbereichs 3, dem Lichthof, verortet wäre. Ein Verwaltungsneubau an diesem Standort würde nachhaltig die Innenstadt stärken und durch die kurzen Wege die Arbeitsbeziehungen innerhalb der Fachbereiche optimieren.



Durch diese Lösung könnten 2 der 4 Bereiche des Fachbereichs 5 zzgl. der Stabstelle VeGeS und der zentralen Fachbereichseinheiten am Mühlendamm, dem traditionellen Standort der Bauverwaltung, erhalten bleiben. Die aktuelle Raumplanung sieht vor, dass das GMHL mittelfristig am Standort Holstentorplatz 2 (Bundesbankgebäude) zusammengeführt wird und die LPA neue Flächen in unmittelbarer Hafennähe in der Einsiedelstraße 6 bezieht. Denkbar wäre ein Erhalt dieser beiden Standorte, sodass der Fachbereich 5 langfristig drei Standorte belegen würde.

Die beiden Erweiterungsbauten in der Dr. Julius-Leber-Straße und dem Mühlendamm, in Kombination mit der fortgesetzten Nutzung weiterer, erhaltenswerter städtischer Liegenschaften, wären jedoch nicht ausreichend, um alle weiteren städtischen Bereiche mit Büroflächen zu versorgen. Für die verbliebenen Bereiche ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 5.230,00 m². Einer ersten Grobkostenschätzung zufolge würde ein Neubau dieser Größenordnung Kosten in Höhe von ca. 9 Mio. EUR für den Hochbau verursachen. Dieser wäre auf folgenden Grundstücken realisierbar:



Standort Holstentorplatz 2 (Bundesbankgebäude)

5.651 -Gebäudemanagement

Einsiedelstraße 6

5.691 – Lübeck Port Authority

Lichthof

3.000 Fachbereichsleitung FB 3
 3.030 Fachbereichscontrolling FB 3
 3.031 Fachbereichsdienste FB 3
 3.320 Ordnungsamt
 Personalrat FB 3,4,5 & GPR

Zeughaus/ Großer Bauhof

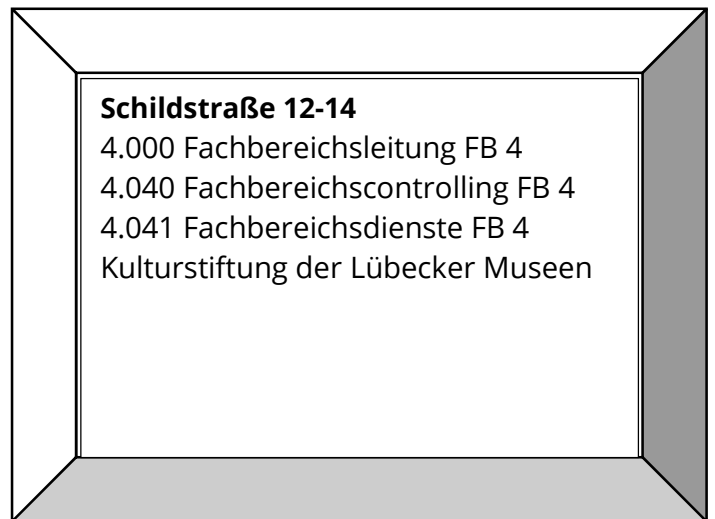
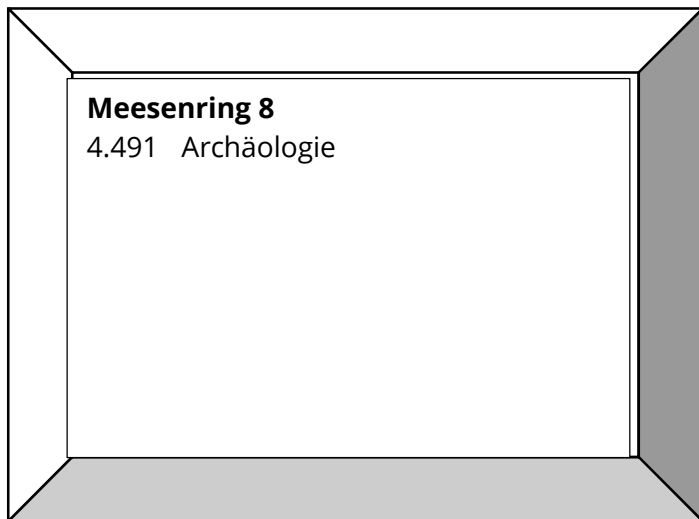
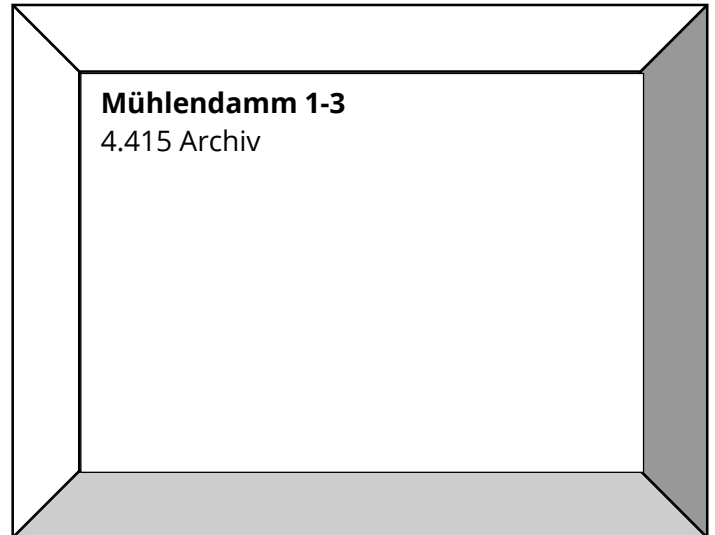
4.415 Archiv

Verwaltungszentrum Mühlenort (VZM)

2.000 Fachbereichsleitung
 2.020 Fachbereichscontrolling
 2.021 Fachbereichsdienste
 2.500 Soziale Sicherung
 2.530 Gesundheitsamt
 Personalrat FB 2

Fackenburger Allee 27-29

1.105 Informationstechnik (IT)
 1.000.3 Digitalisierung, Organisation,
 Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1



Folgende durch die Hansestadt Lübeck genutzten Standorte könnten anschließend aufgegeben werden:

- Linden Arcaden
- Ziegelstraße 2
- Mengstraße 16
- Fünfhausen 21-25
- Fleischauerstraße 20
- Sophienstraße 19-21
- Mühlendamm 14
- Mühlendamm 20
- Mühlendamm 22
- Kohlmarkt 7-15

- Palais Rantzau oder Kaisertor
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7, 15-19
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

Folgende Standorte würden erhalten bleiben:

- Rathaus
- Fischstraße 1-3
- Fischstraße 2-6
- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Schlutuper Straße 14
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)
- VZM
- Fackenburger Allee 27-29
- Lichthof
- Schildstraße 12-14
- Mühlendamm 1-3
- Großer Bauhof 14
- Meesenring 8
- Kaisertor oder Palais Rantzau

Die beiden Standorte Roddenkoppel oder mittlere Wallhalbinsel bieten mittels eines Neubaus die Möglichkeit, notwendige Büroflächen für die dargestellten Verwaltungseinheiten zu schaffen. Die Standorte befinden sich in unmittelbarer Nähe der Altstadtinsel und sind aufgrund ihrer Lage gut erreichbar. Bei der Lösung auf der Roddenkoppel wäre zu prüfen, ob für eine Bebauung in dieser Dimension ein Ersatzneubau für die vorort befindliche Bahnanlage wie bei den Varianten 1 und 2 erforderlich wird.

Einer ersten Grobkostenschätzung zufolge würde ein Neubau, sowie die beiden Erweiterungsbauten in der Dr.-Julius-Leber-Straße und dem Mühlendamm, Gesamtkosten in Höhe von ca. 33 Mio. EUR für den Hochbau verursachen.

4. Fazit/Empfehlung

Bei der Planung eines Standortkonzeptes für die Verwaltung mit einem Verwaltungsneubau zum Jahre 2030 sind diverse Rahmenbedingungen, Abhängigkeiten, sowie Vor- und Nachteile zu berücksichtigen. Es gibt mehrere Varianten, die an verschiedenen Standorten denkbar wären. Die Standorte „Roddenkoppel – Hafen und Bahnanlagen“, „Mittlere Wallhalbinsel“, „Dr.-Julius-Leber-Straße 46-52“ und „Mühlendamm“ können auf Basis der Standortanalyse für einen Verwaltungsneubau bzw. eine bauliche Erweiterung von Bestandsgebäuden aufgrund ihrer Lage im innerstädtischen Raum als positiv bewertet werden. Allerdings gibt es für die Standorte unterschiedlich ausgeprägte Projektrisiken, die einer vertieften Betrachtung bedürfen. Insbesondere der Standort Roddenkoppel, der aufgrund seiner Lage und Größe für einen größeren Verwaltungsneubau geeignet erscheint, bedarf für eine Baufeldherrichtung erheblicher, zusätzlicher finanzieller Investitionen. Die genaue Bezifferung müsste näher geprüft werden.

Die weiteren geprüften Standorte weisen entweder zu geringere Größen, oder aber zu negative Standortfaktoren, wie die Erreichbarkeit und Lage, sowie der Eigentumsverhältnisse auf.

Auf Basis des Bürgerschaftsauftrags könnten grundsätzlich alle 3 dargestellten Varianten planerisch weiter verfolgt werden. Bei Variante 1 ergäbe sich die bauliche Möglichkeit, einen Großteil der Verwaltung zusammenzuführen. Eine erste Grobkostenschätzung ergibt, dass ein Neubau in dieser Größenordnung Kosten in Höhe von ca. 130 Mio. EUR verursachen würde. Hierbei handelt es sich lediglich um die Hochbaukosten für das Bauwerk bzw. die Baukonstruktion, die bautechnischen Anlagen und die Baunebenkosten. Grundstückskosten, Ausstattung, Erschließungskosten etc. konnten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden. Vor allem der notwendige Ersatzneubau der Hafenbahnanlage würde erhebliche Investitionen, voraussichtlich im deutlich zweistelligen Millionenbereich, erfordern. Zudem können zum jetzigen Zeitpunkt für die Standorte aktuell keine Kosten für eventuelle, grundstücksbezogene Sonderaufwendungen (bspw. spezielle Gründungserfordernisse) ermittelt und ausgewiesen werden. Es zeichnet sich daher ab, dass die Realisierung der Variante 1 mit einem unwirtschaftlich hohem Investitionsvolumen verbunden wäre. Diese grundstücksbezogenen Projektrisiken und Finanzierungsaufwendungen treffen ebenso auf die Variante 2 zu.

Die aus Sicht der Verwaltung aktuell wirtschaftlichste Option stellt die Variante 3 dar. Einerseits saniert die Verwaltung bereits seit Jahren ihren Gebäudebestand und wird (bzw. muss) auch in den kommenden Jahren weitere Investitionen tätigen. Aus diesem Grunde erscheint eine Aufgabe von Standorten, wie z.B. das VZM, der Fackenburger Allee 27-29 oder der Meesenring 8 aus heutiger Sicht als nicht wirtschaftlich. Es sollte vielmehr der Erhalt einiger Standorte aufgrund ihres baulichen Zustands, ihrer Lage und ggf. ihrer besonderen, städtebaulichen Funktion, angedacht werden. Zudem erscheint es problematisch, große Standorte, wie z.B. das VZM oder die Fackenburger Allee 27-29, am Immobilienmarkt wirtschaftlich verkaufen zu können.

Die beiden städtischen Gebäude in der Dr. Julius-Leber-Straße und dem Mühlendamm ließen sich baulich so erweitern, dass sinnvolle Organisationszusammenführungen möglich wären. Die Erweiterung der Dr. Julius-Leber-Straße wird nach einer ersten Grobkostenschätzung Hochbaukosten in Höhe von ca. 13 Mio. EUR verursachen. Für die bauliche Erweiterung des Mühlendamms ist mit einer Kostengröße von ca. 11 Mio. EUR zu rechnen. Zwar werden auch bei dieser Variante zusätzliche Kosten anfallen, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht belastbar zu ermitteln sind (bspw.

Rückbau Gebäude), doch würden diese im Vergleich zur Variante 1 aufgrund der unproblematischeren Freimachung der Baufelder wesentlich geringer ausfallen. Auch die grundsätzlichen Projektrisiken sind bei Variante 3 deutlich niedriger einzustufen, als bei Variante 1 und 2.

Für die verbliebenen Bereiche stellt ein Neubau auf der mittleren Wallhalbinsel oder der Rodenkoppel die beste Alternative dar. Dieser Neubau wird nach einer ersten Grobkostenschätzung Baukosten in Höhe von ca. 9 Mio. EUR verursachen, wobei auch hier die Voraussetzungen einer Baufeldherrichtung noch vertieft zu prüfen wären.

Die in Variante 3 aufgezeigte Lösung beinhaltet eine Kombination aus einem Verwaltungsneubau mit einer baulichen Bestandserweiterung, sowie dem Erhalt eines Teilbestands städtischer Gebäude. Die Variante ermöglicht es, Organisationseinheiten der Verwaltung aufgabengerecht zu bündeln und den erhaltenswerten städtischen Gebäudebestand wirtschaftlich zu verwenden. Zudem erfolgt in Variante 3 die Nutzung von Eigentums- und Mietobjekten. Die Mietobjekte bieten grundsätzlich die Möglichkeit, eine große Flexibilität in der effizienten und aufgabengerechten Nutzung der Verwaltungsstandorte zu erhalten. Die Verwaltung achtet grundsätzlich darauf, bei notwendigen Neuanmietungen die Vertragslaufzeiten möglichst flexibel und wirtschaftlich zu gestalten.

Im Zuge der weiteren Planungen wird die Erlössituation durch potenzielle Verkäufe einzuschätzen, sowie etwaige Mieteinsparungen zu ermitteln sein, um diese den erforderlichen Investitionen gegenüberzustellen. Es bedarf für einzelne Standorte einer Marktwertanalyse, um die möglichen Verkaufserlöse grob einschätzen zu können.

Die Verwaltung empfiehlt auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse eine Fortführung der weiteren Planung gemäß der dargestellten Variante 3.

5. Übersicht/Zusammenfassung der Neubaulösungen

Variante	Standort	Fläche	Kostenschätzung	Vorteile	Nachteile
1	Roddenkoppel	71.950 m ²	130 Mio. EUR	1.Zusammenführung eines Großteils der Stadtverwaltung 2.Aufgabe diverser städtischer Liegenschaften wird ermöglicht 3.Kosteneinsparung durch Aufgabe diverser Mietverhältnisse	1.Hohe Baukosten 2.Besondere Bauverhältnisse 3.Durch örtliche Begebenheiten ist das endgültig Ausmaß der Kosten schwer vorhersehbar
2	Roddenkoppel	34.890 m ²	63 Mio. EUR	1.Gebäude in die baulich bereits investiert wurde, können erhalten bleiben 2.Schaffung des "Sozialen Rathauses" im VZM 3.Der aufwändige Umzug des Rechenzentrums aus der Fackenburg Allee wird vermieden	1.Hohe Baukosten 2.Besondere Bauverhältnisse 3.Durch örtliche Begebenheiten ist das endgültig Ausmaß der Kosten schwer vorhersehbar
3	Roddenkoppel oder Mittl. Wallhalbinsel	4.750 m ²	9 Mio. EUR	1.Geringste Baukosten im Variantenvergleich 2.Gebäude in die baulich bereits investiert wurde, können erhalten bleiben 3.Schaffung des "Sozialen Rathauses" im VZM 4.Der aufwändige Umzug des Rechenzentrums aus der Fackenburg Allee wird vermieden 5.Standorte, die aufgrund der Nutzung und des Zustands erhaltenswert sind, bleiben bestehen 6.Stärkung der Innenstadt	1.Keine vollständige Zentralisierung der Gesamtverwaltung
	Dr. Julius-Leber-Straße 46-52	7.190 m ²	13 Mio. EUR		
	Mühlendamm	5.700 m ²	11 Mio. EUR		
	Gesamt:	17.640 m²	33 Mio. EUR		

6. Anhang

Siehe Anlage 2 der Vorlage VO/2021/09736: Steckbriefe Verwaltungsstandorte



Anhang: Steckbriefe

Nr. 1 Fleischhauerstraße 20 (Obj.-Nr.: 0128)

Haushalt und Steuerung
(FB1)

Buchhaltung und Finanzen
(FB 1)



Fleischhauerstraße 20, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 90 AP
- NF: 1.752,6 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung in den Flächen der HL
- Hochbau: hoher sanierungsbedarf (Brandschutz, Arbeitsschutz)
- TGA sanierungsbedürftig, Trinkwasser zuletzt in 90ern saniert, Elektro in großen Teilen sanierungsbedürftig

➔ Haushalt und Steuerung zieht in Fünfhausen 21-25/Mengstraße 16

Vollstreckungsbehörde zieht aus der Hafestraße 1b ein

Zukünftig ist vorgesehen, dass der Standort ausschließlich durch den Bereich Buchhaltung und Finanzen einschließlich der Vollstreckungsbehörde belegt wird. Langfristig könnte der Standort aufgegeben werden.

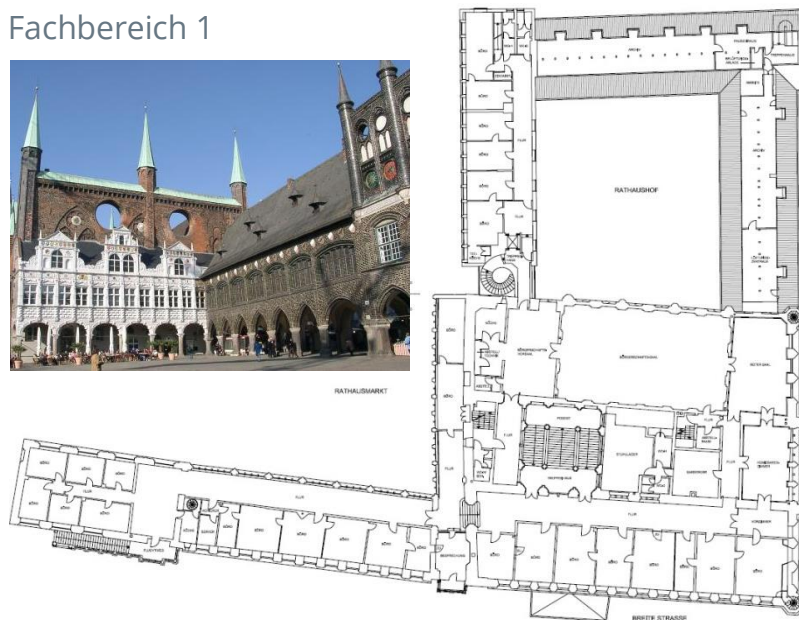
Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 2 Breite Straße 62 – 64 (Obj.-Nr.: 0262)

Fachbereich 1



RATHAUSHOF



Breite Straße 62 – 64, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 47 AP
- NF: 5.146,3 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

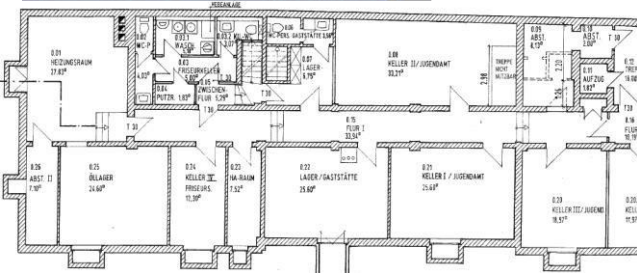
Keine Veränderung in der Raumebelegung vorgesehen.

Zudem soll der Standort dauerhaft erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 3 Fischstraße 2 – 6 (Obj.-Nr.: 0125)

Personal (FB 1), Beteiligungscontrolling (FB 1)



Fischstraße 2 – 6, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 62 AP
- NF: 1.715,9 m² (exkl. Gaststätte, Friseur)
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung
- In Teilen sanierungsbedürftig, bspw. Aufzug
- Freie AP werden durch neugeschaffene Stellen in POS (4 neue AP + Raum für Vorstellungsgespräche) belegt

Beteiligungscontrolling zieht in Fünfhausen 21 – 25

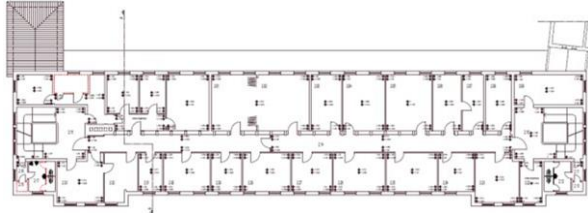
Die freiwerdenden Kapazitäten nutzt zukünftig der Bereich Personal.

Der Standort soll dauerhaft erhalten bleiben.

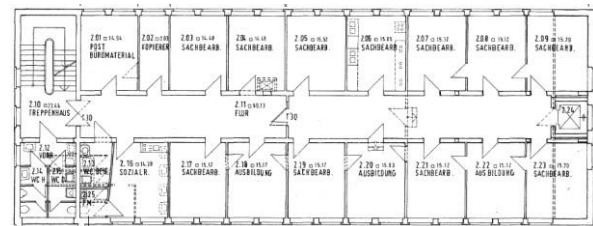
Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 4 Fackenburg Allee 27 – 29 (Obj.-Nr.: 108)

Nr. 27: Informationstechnik (FB 1)
Familienhilfe (FB 4)



Nr. 29: Logistik (FB 1),
Stabstelle DOS (FB 1)



Fackenburg Allee 27 – 29, St. Lorenz Nord, 23554 Lübeck

- AP Ist: 126 AP
- NF: 3.786,2 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung
- Gebäudesanierung läuft bereits und wird in den nächsten Jahren fortgeführt

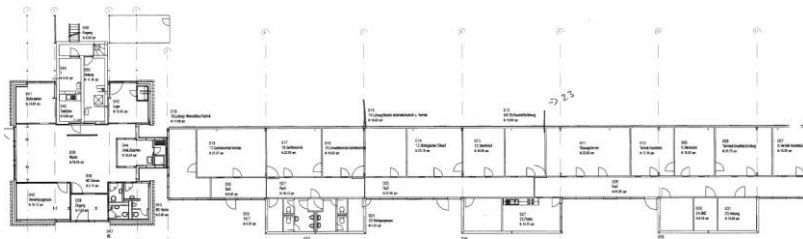
Die Familienhilfe wird in den Kreuzweg 7-9 verlagert

Informationstechnik, DOS und Logistik verbleiben am Standort. Die freiwerdenden Kapazitäten werden dem Bereich Informationstechnik zur Verfügung gestellt. Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 6 Hafenstraße 1b (Obj.-Nr.: 0626)

Vollstreckungsbehörde (FB 1)



Hafenstraße 1b, St. Gertrud, 23568 Lübeck

- AP Ist: 28 AP
- NF: 454,0 m²
- Fremdeigentum
- Laufzeit: unbefristet, Kündigungsfrist: 3 Monate zum Monatsende

Vollstreckungsbehörde zieht in Fleischhauerstraße 20

Standort soll nach der Verlagerung komplett aufgegeben werden

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 7 Verlagshaus Schmidt-Römhild



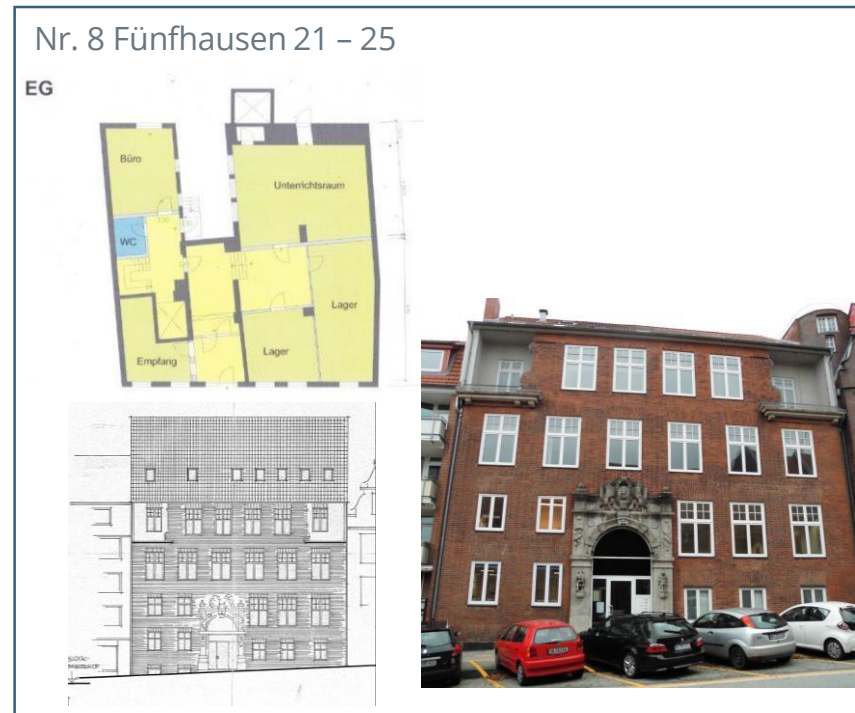
Mengstraße 16, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Max: ca. 58 AP
- NF: ca. 1.510 m²
- Gebäudesanierung erforderlich -> erfolgt durch Vermieter
- Fremdeigentum

Haushalt und Steuerung aus der Fleischhauerstraße 20 zieht ein

Objekt wurde neu angemietet. Langfristig ist eine Aufgabe des Standorts denkbar.

Zwischenbericht Raumplanung



Fünfhausen 21 – 25, Innenstadt, 23552

- AP Max: ca. 50 AP
- NF: 1.073,0 m²
- Gebäudesanierung erforderlich, erfolgt durch Vermieter
- Fremdeigentum

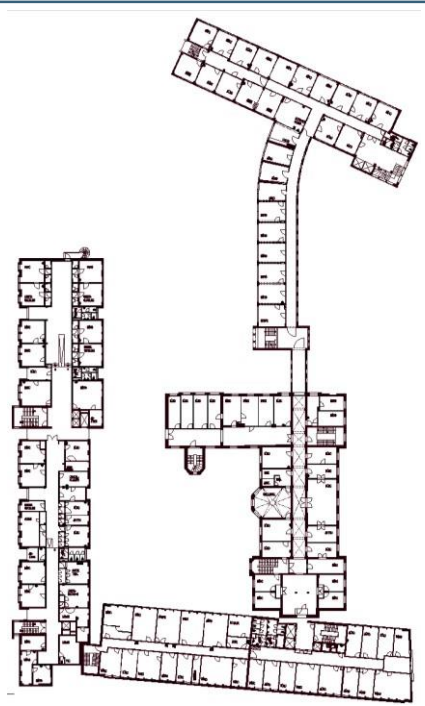
← Haushalt und Steuerung aus der Fleischhauerstraße 20, Beteiligungscontrolling aus der Fischstraße 2-6 und die Stammdatenverwaltung aus der Fischergrube 53 ziehen ein

Objekt wurde neuangemietet. Langfristig ist eine Aufgabe des Standorts denkbar.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 9 VZM (Obj.-Nr.: 0237)

FB 2, FB 3 und FB 4



Kronsfordter Allee 2 – 6, St. Jürgen, 23560 Lübeck
Sophienstraße 2 – 8, St. Jürgen, 23560 Lübeck

- AP Ist: 515 AP
- NF: 16.413,4 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung
- Gebäudesanierung läuft bereits und wird in den nächsten Jahren fortgeführt.

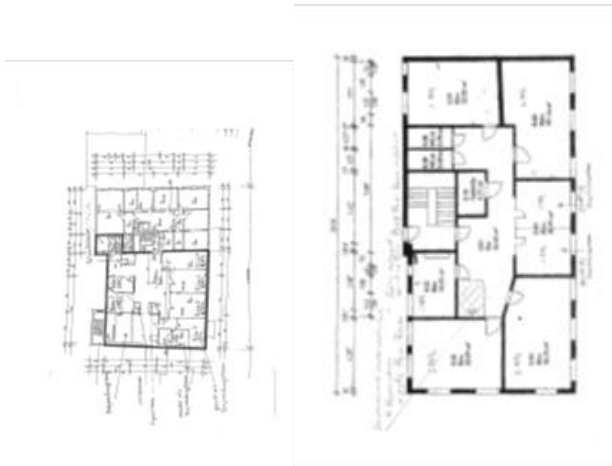
➔ Mittelfristig der Auszug der Bereichs Umwelt, Natur und Verbraucherschutz vorgesehen. Eine Verlagerung in die Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 ist vorgesehen.

Die freiwerdenden Kapazitäten sollen dem FB 2 zur Verfügung gestellt werden. Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 10 Sophienstraße 19 - 21

Gesundheitsamt (FB 2)



Sophienstraße 19 – 21, St. Jürgen, 23560 Lübeck

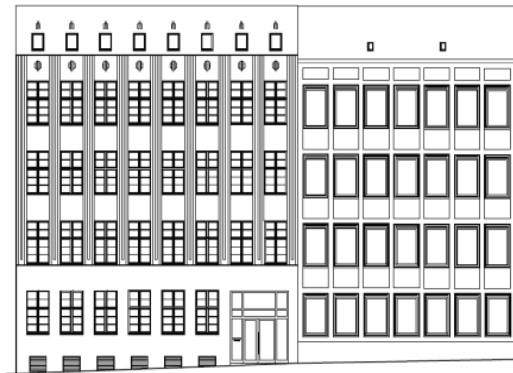
- AP Ist: 40
- NF: 900 m²
- Fremdeigentum

Keine Veränderung in der Raumbellegung vorgesehen. Langfristig soll der Standort aufgegeben und das Gesundheitsamt im VZM wieder zusammengeführt werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 11 Dr.-Julius-Leber-Str. 46 – 52 (Obj.-Nr.: 0086)

Ordnungsamt (FB 3)



Dr.-Julius-Leber-Str. 46 – 52, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 90 AP
- NF: 3.190,0 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

➔ Ordnungsamt wurde in den Lichthof verlagert

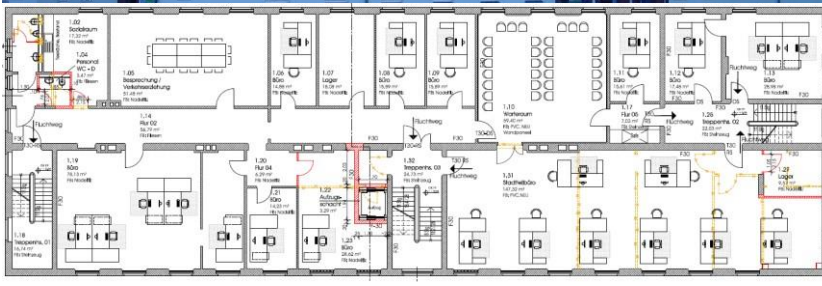
➜ Nach Sanierung soll der Umwelt-/Natur- und Verbraucherschutz in die Flächen der Dr. Julius-Leber-Straße 46 – 52 einziehen

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 12 Meesenring 7 (Obj.-Nr.: 0280)

Ordnungsamt (Bürgerservice)
(FB 3), Familienhilfe (FB 4)



Meesenring 7, St. Gertrud, 23566 Lübeck

- AP Ist: 64 AP
- NF: 2.208,0 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

➔ Die Führersteinstelle des Ordnungsamts zog in die Schlutuper Straße 14

➜ Eine Abteilung der Familienhilfe aus dem VZM zog ein.

Der Standort soll dauerhaft erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 13 Falkenplatz 10 (Obj.-Nr.: 0113)

Volkshochschule (FB 4)



Falkenplatz 10, 23564

- AP Ist: 10 AP (VHS) 5 AP (Fortbild.)
- NF: 4.020,2 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung



Fortbildungszentrum zog in den Lichthof



Volkshochschule zog aus dem Lichthof zurück

Der Standort soll dauerhaft erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 14 Carl-Gauß-Straße 9

Ordnungsamt (Bürgerservice; FB 3), Familienhilfe (FB 4),
Soziale Sicherung (FB 2), Umwelt-Natur- und
Verbraucherschutz (FB 3)



Carl-Gauß-Str. 9, Hochschulstadtteil, 23562 Lübeck

- AP Max: ca. 70 APL
- NF: ca. 1.495 m²
- Fremdeigentum



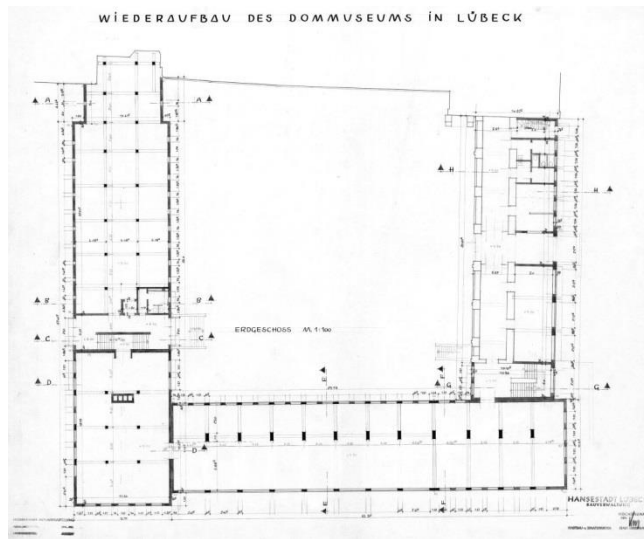
Eine Abteilung des Bereichs Soziale Sicherung, sowie eine Abteilung des Bereichs Umwelt, Natur und Verbraucherschutz zogen ein.

Langfristig sollen Teile der Fläche aufgegeben werden. So soll der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz in der Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 zusammengeführt werden. Der Bereich Soziale Sicherung soll im VZM konzentriert werden. Vorort sollen das Bürgerservicebüro und die Beratungsstelle des Jugendamts erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 15 Mühlendamm 1 – 3/(Obj.-Nr.: 0309)

FB 4.415 Archiv



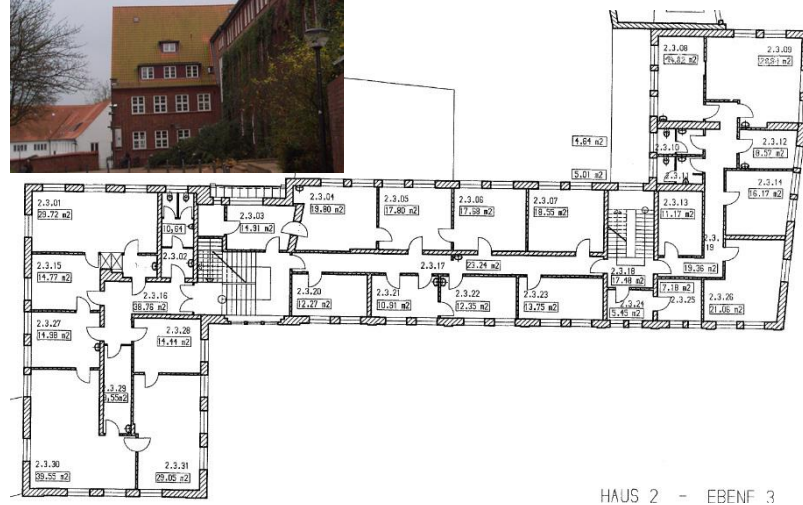
Mühlendamm 1 - 3, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 22 AP zzgl. Archivflächen
- NF: 5139,29 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 16 Mühlendamm 10 – 20/Kleiner Bauhof 11 (Obj.-Nr.: 0312) FB 5



Mühlendamm 10 – 14/Kleiner Bauhof 11, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 167 AP
- NF: 4.452,1 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

➔ Nach der Herrichtung des Kleinen Bauhof 11 ist vorgesehen, die Abteilung Bauordnung aus dem Mühlendamm 22 in das Gebäude zu verlagern

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 17 Mühlendamm 22 (Obj.-Nr.: 0314)
Stadtplanung und Bauordnung (FB 5)



Mühlendamm 22, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 24 AP
- NF: 774,0 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

➔ Die Abteilung Bauordnung soll nach der Herrichtung des Kleinen Bauhof 11 dorthin verlagert werden. Davon ausgenommen verbleibt das Bauaktenarchiv im Mühlendamm 22.

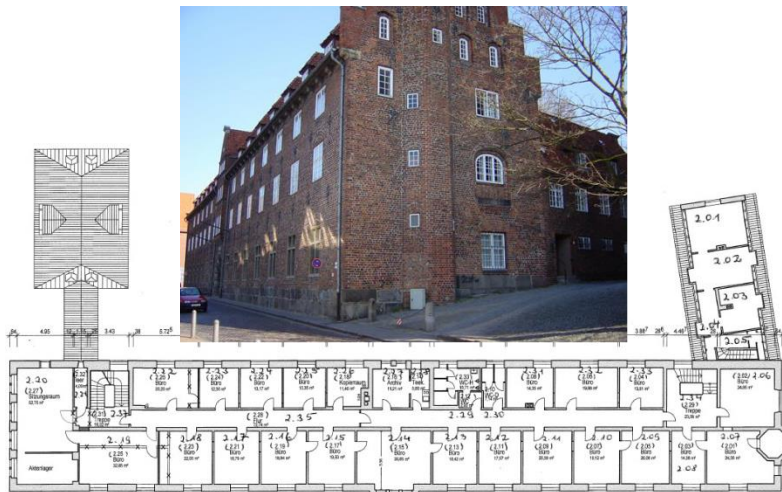
➔ Die Stabstelle VeGeS wird das Gebäude belegen

Langfristig soll der Standort aufgegeben werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 18 Großer Bauhof 14 (Obj.-Nr.: 0146)

Völkerkundesammlung (FB 4), Archiv (FB 4), GMHL ,
(FB 5) Stadtgrün und Verkehr (FB 5)



Großer Bauhof 12 – 14, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: 34 AP
- NF: 2.855,7 m²
- Eigentum HL, volle Bauunterhaltung

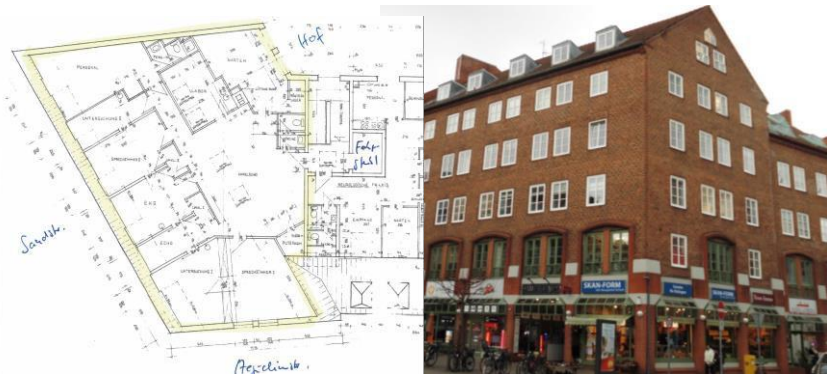
➔ Es ist geplant, dass das GMHL und die Völkerkundesammlung zum Holstentorplatz 2 (Bundesbankgebäude) verlagert werden.

Die frei werdenden Kapazitäten sollen dem Bereich Archiv, der zusätzliche Lagerflächen benötigt, zur Verfügung gestellt werden. Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 19 Sandstraße 25 - 27

Gebäudemanagement (FB 5)



Sandstraße 25 - 27, Innenstadt, 23552
Lübeck

- AP ca. 10 AP (gem. Grundriss)
- Max: 200,00m²
- NF:

 Das GMHL wird in den Mühlendamm 14 verlagert

 Stadtgrün und Verkehr belegt zukünftig die Fläche

Langfristig sollte der Standort aufgegeben werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 20 Lichthof: FB 3, Fortbildungszentrum



Königstraße 57, 23552
Lübeck

- AP 220 AP
- NF: ca. 7.700 m²
- Fremdeigentum



Einzug FB3, PR FB3, PR FB4, PR FB5, GPR, Seniorenbeirat und Fortbildungszentrum ist erfolgt.

Der Standort wurde exakt gemäß der räumlichen Bedürfnisse einer modernen Verwaltung hergerichtet.

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 21 Moislinger Berg 1 (Obj.-Nr.: 0294)

Ordnungsamt (Bürgerservice, FB 3), Familienhilfe (FB 4)



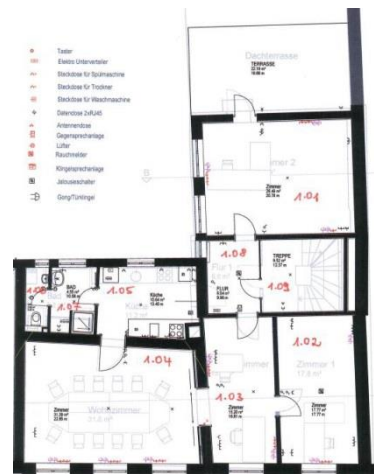
Moislinger Berg 1, Moisling, 23560 Lübeck

- AP Ist: 22 AP
- NF: 399,6 m²
- Fremdeigentum

Das Büroservicebüro und die Beratungsstelle des Jugendamts in Moisling sollen erhalten bleiben. Nach der Fertigstellung des Neubaus „Neue Mitte Moisling“ sollen das Büroservicebüro und die Beratungsstelle Bestandteil dieses Vorhabens werden. Anschließend ist vorgesehen den Standort Moislinger Berg 1 aufzugeben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 22 Mengstraße 8 (Obj.-Nr.: 0512)
Verwaltung des Buddenbrookhauses (FB 4)



Mengstraße 8, Innenstadt, 23552 Lübeck

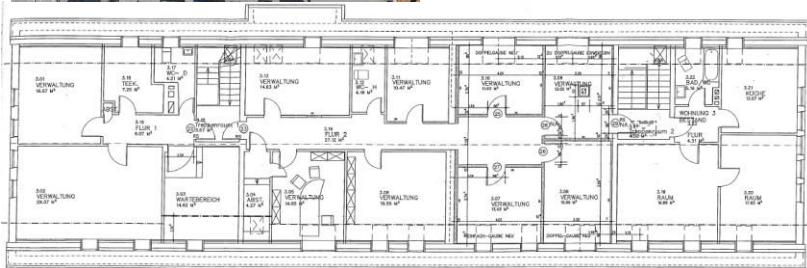
- AP Ist: 13 AP
- NF: 255,00 m²
- Fremdeigentum

Nach der Sanierung des Buddenbrookhauses soll die Verwaltung zurück ins Buddenbrookhaus ziehen. Anschließend soll der Standort Mengstraße 8 aufgegeben werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 23 Kirchplatz 7 (Obj.-Nr.: 0207)

Ordnungsamt (Bürgerservice, FB 3), Familienhilfe (FB 4)



Kirchplatz 7, Kücknitz, 23569 Lübeck

- AP Ist: ca. 30 AP
- NF: 778,15 m²
- Fremdeigentum

Das Büroservicebüro und die Beratungsstelle des Jugendamts in Kücknitz sollen langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 24 Ziegelstraße 2 (Obj.-Nr.: 0478)

Lübeck Port Authority (FB 5)



Ziegelstraße 2, St. Lorenz-Nord, 23556 Lübeck

- AP Ist: 41 AP
- NF: 1.290,0 m²
- Fremdeigentum

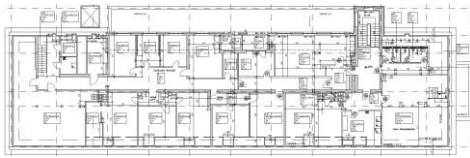
➔ Die LPA wird in die Einsiedelstraße 6 verlagert

➜ Das Rechnungsprüfungsamt wird aus dem Meesenring 8 in die Ziegelstraße 2 verlagert.

Langfristig sollte der Standort aufgegeben werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 26 Holstentorplatz 2/ Deutsche Bundesbank

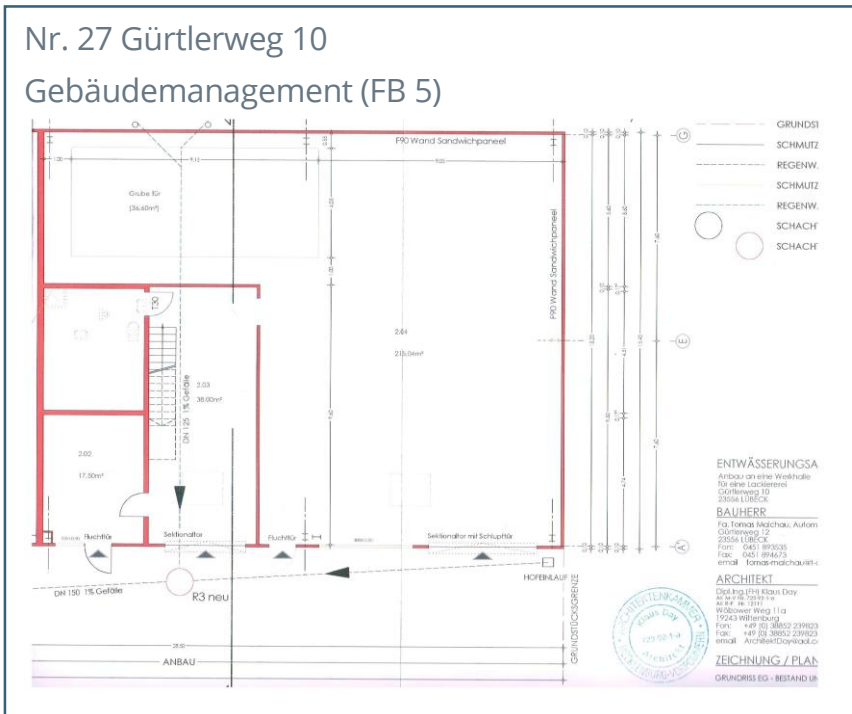


Holstentorplatz 2, 2a/Willy-Brandt-Allee, Innenstadt, 23552 Lübeck

- AP Ist: ca. 230 AP (wird geprüft)
- NF: 7.000,00 m²
- potenzielles Kaufobjekt
- potenzieller, neuer Standort GMHL & Völkerkundemuseum

Mittelfristig könnte das GMHL hier zusammengeführt werden und das Völkerkundemuseum einen neuen Standort erhalten.

Zwischenbericht Raumplanung



Gürtlerweg 10, 23552
Lübeck

- AP Max: 2 + Lagerfläche
- NF: 320 m²

← Einzug GMHL (Infrastrukt. Gebäudemanagement)

Der Standort könnte als Werkstatt und Lagerfläche des infrastrukturellen Gebäudemanagements langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 28 Wallstraße 40/Kaisertor



Wallstraße 40, 23552
Lübeck

- AP Max: 25
- NF: Ca. 900 m²
- Potenzielles Mietobjekt



Einzug der Denkmalpflege ist vorgesehen.

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 29 Breite Straße 8/Haus der Kaufmannschaft
Nordische Filmtage Lübeck (FB 4)



Breite Straße 8, 23552
Lübeck

- AP Max: 10
- NF: 167 m²
- Fremdeigentum

← Die Nordischen Filmtage Lübeck sind eingezogen.

Der Standort soll mittelfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 30 Linden Arcaden



Konrad-Adenauer-Straße 2, 23552 Lübeck

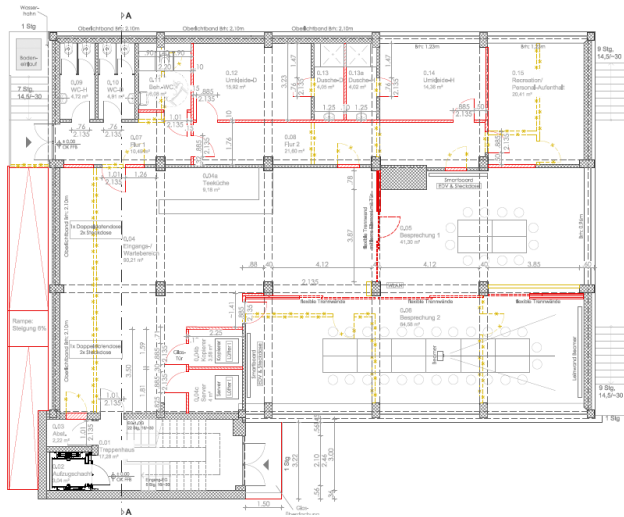
- AP Max: 18 AP
- NF: 483 m²
- Fremdeigentum

← Der Einzug der Stabstelle Arbeitsschutz ist vorgesehen.

Langfristig soll der Standort aufgegeben werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 31 Einsiedelstraße 6
FB 5 LPA



Einsiedelstraße 6, 23554 Lübeck

- AP Max: 65 AP
- NF: 2099 m²
- Fremdeigentum



Der Einzug der Lübeck Port Authority erfolgt zeitnah

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 32 Kreuzweg 7-9

FB 3 Ordnungsamt (Bürgerservice) und Familienhilfe



Kreuzweg 7-9, 23558 Lübeck

- AP Max: 42 AP
- NF: 1.218 m²
- Fremdeigentum

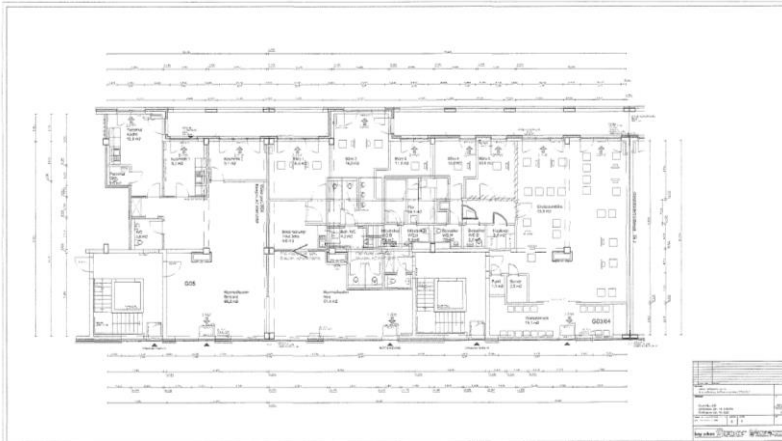
← Es erfolgt die Eröffnung des Bürgerservicebüros St. Lorenz und die Verlagerung der Beratungsstelle St. Lorenz des Jugendamts aus der Fackenburg Allee 27-29

Der Standort sollte langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 33 Schlutuper Straße 14

FB 3 Ordnungsamt (Bürgerservice/Führerscheinstelle)



Schlutuper Straße 14, 23566 Lübeck

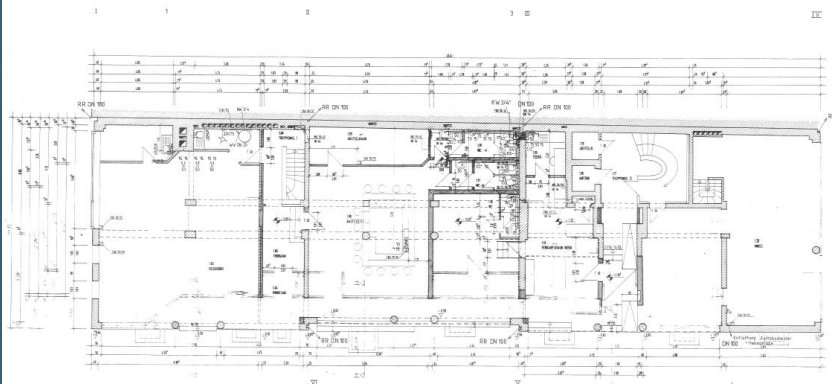
- AP Max: 14 AP
- NF: Ca. 218 m²
- Fremdeigentum

Der Standort sollte langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 34 Fischstraße 1-3

FB1 und FB 2



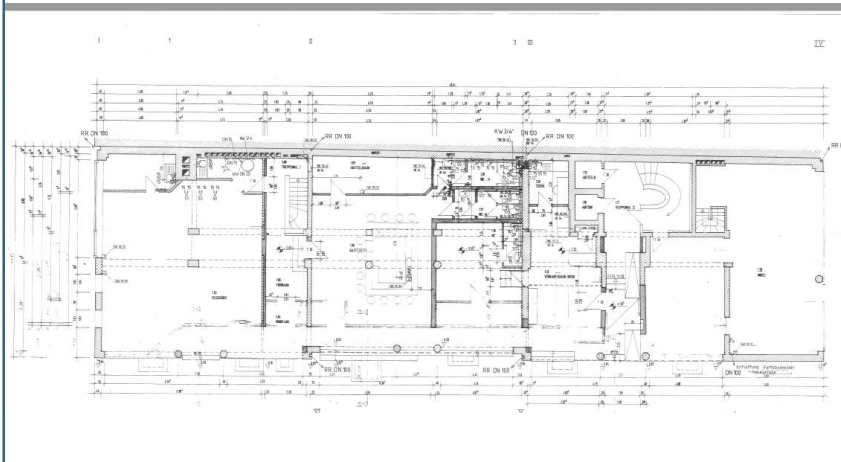
Fischstraße 1-3, 23552 Lübeck

- AP Max: 70 AP
- NF: 1.913 m²
- Fremdeigentum

Der Standort wird umfangreich saniert und soll langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 35 Meesenring 8
RPA und Archäologie



Meesenring 8, 23566 Lübeck

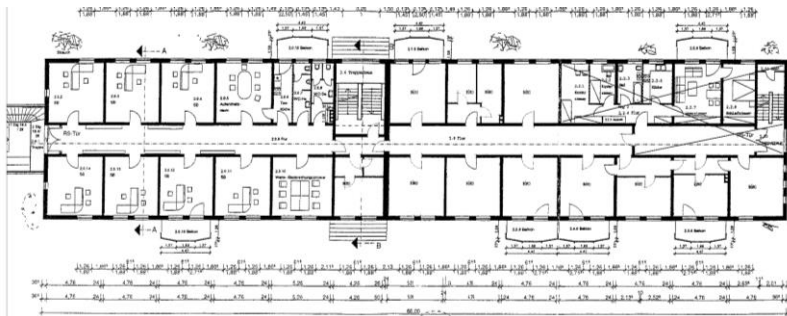
- AP Max: 35 AP
- NF: 2.929,13 m²
- Eigentum: HL

➔ Das RPA wird in die Ziegelstraße 2 verlagert um die im Erdgeschoss befindliche Obdachlosenunterkunft zu vergrößern.

Der Standort wird umfangreich saniert. Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich. langfristig erhalten bleiben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 36 Adolf-Ehrtmann-Straße 3
FB4 Familienhilfe



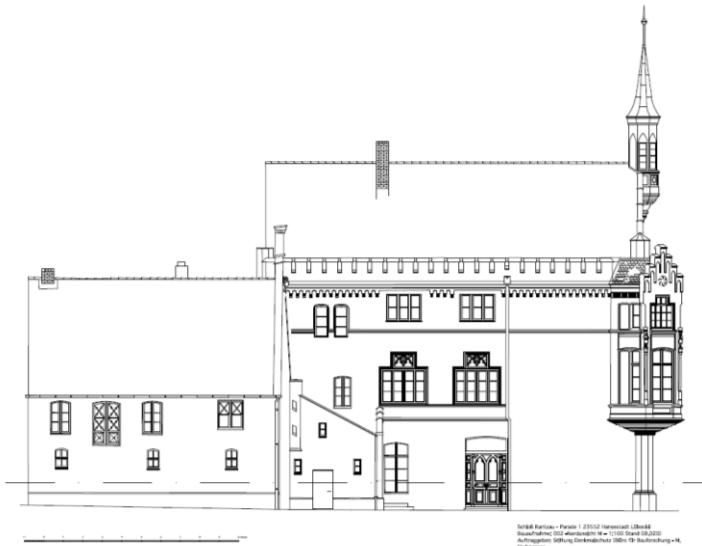
Adolf-Ehrtmann-Straße 3, 23564 Lübeck

- AP Max: 25 AP
- NF: 544,02 m²
- Fremdeigentum

Der Standort soll langfristig erhalten bleiben und weiterhin als Beratungsstelle Marli des Jugendamts dienen.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 37 Palais Rantzau Parade 1
FB 5 Stadtgrün und Verkehr



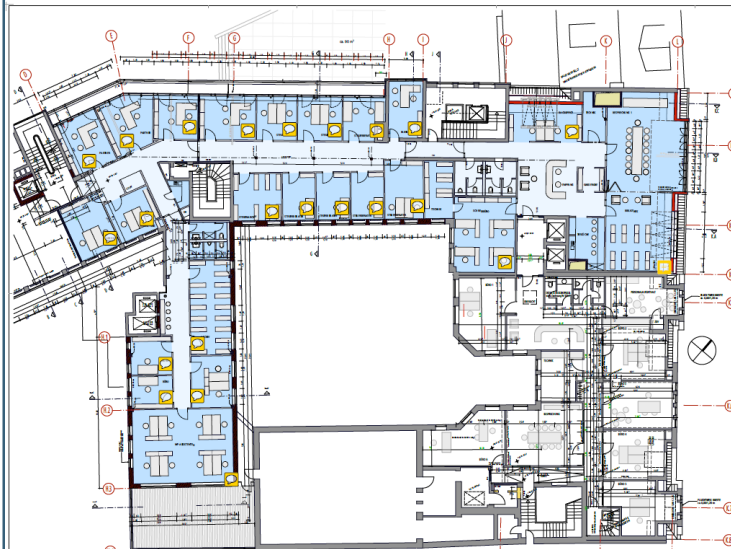
Parade 1, 23552 Lübeck

- AP Max: 48 AP
- NF: 1480,27 m²
- Fremdeigentum

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 38 Am Kohlmarkt 7-15
FB5 GMHL



Am Kohlmarkt 7-15, 23552 Lübeck

- AP Max: 32 AP
- NF: 838,50 m²
- Fremdeigentum

Der Standort wird mittelfristig aufgegeben.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 39 Königstraße 21
FB 4 Denkmalpflege



Königstraße 21, 23552 Lübeck

- AP Max: 22 AP
- NF: 700,00 m²
- Eigentum: HL

➔ Die Denkmalpflege stößt räumlich an ihre Kapazitäten, weshalb eine Verlagerung ans Kaisertor vorgesehen ist. Das ebenfalls vorort befindliche Willy-Brandt-Haus möchte sich um die Fläche der Denkmalpflege erweitern.

Das Gebäude soll zukünftig nicht mehr als Verwaltungsstandort genutzt werden.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 40 Schildstraße 12-14

FB 4



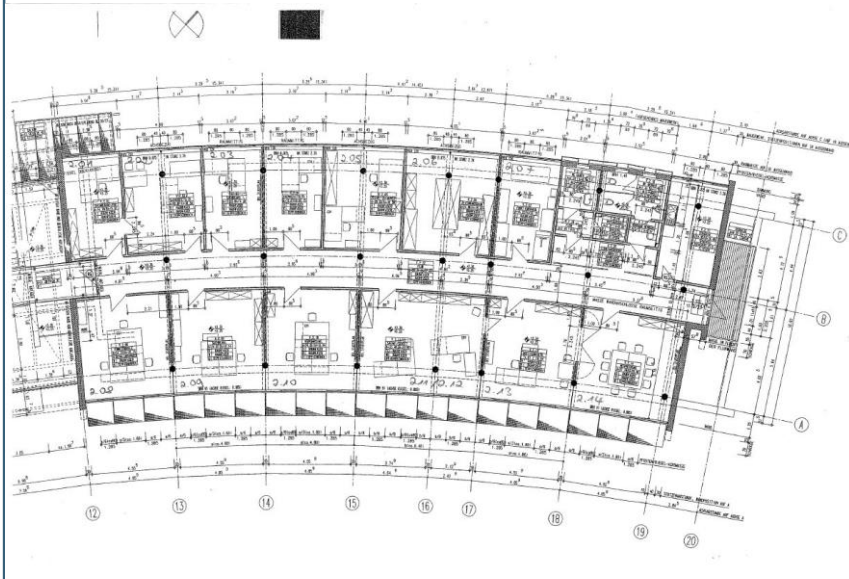
Schildstraße 12-14, 23552 Lübeck

- AP Max: 46 AP
- NF: 1603,63 m²

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 41 Ratekauer Weg 1-7; 15-19
FB 5 Stadtgrün und Verkehr



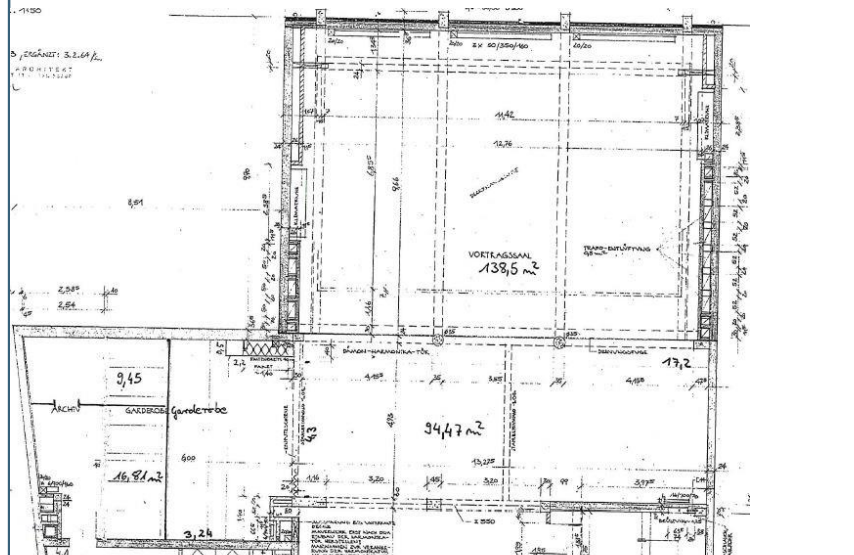
Ratekauer Weg 1-7; 15-19, 23554 Lübeck

- AP Max: 10 AP
- NF: 220,00 m²

Eine langfristige Nutzung des Standorts ist in Abhängigkeit der zukünftigen Planung möglich.

Zwischenbericht Raumplanung

Nr. 42 Huxstraße 118-120
FB 4 Volkshochschule



Huxstraße 118 - 120 , 23552 Lübeck

- AP Max: 14 AP
- NF: 1360,00 m²

Der Standort soll langfristig erhalten bleiben.



► **Nr. VO/2021/09864**
öffentlich

Lübeck, 08.03.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

Vermeidung von sogenannten Angsträumen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

- Antrag der SPD-Fraktion in der Bürgerschaft am 29.11.2018 (VO/2018/06876) zum Haushaltsbegleitbeschluss; Vermeidung von Angsträumen:
 - Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis Sommer 2019 zu berichten, an welchen Straßen, Wegen und Plätzen ein Bedarf für zusätzliche bzw. verbesserte Beleuchtung besteht, um für die Bürgerinnen und Bürger das Sicherheitsgefühl zu verbessern.
- Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD, CDU und BM Lothar Möller in der Bürgerschaft am 26.09.2019 (VO/2019/08082-27-01) zum Haushaltsbegleitbeschluss; Beleuchtung zur Reduzierung von Angsträumen:
 - Der Bürgermeister wird beauftragt, für Beleuchtungsmaßnahmen zur Beseitigung von Angsträumen im Haushalt 2020 und den Folgejahren gemäß Bürgerschaftsbeschluss VO/2019/07271 mit 100.000 € jährlich zu berücksichtigen. Die Prioritätenliste ist der Lübecker Bürgerschaft im November 2019 vorzulegen.
- Antrag der CDU-Fraktion in der Bürgerschaft am 28.02.2019 (VO/2019/06440) zur Straßenbeleuchtung entlang der Kanaltrave:
 - Der stadtseitige Weg entlang der Kanaltrave wird in einem ersten Schritt zwischen dem Hüxterdamm und der Wallstraße mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet. Die Kosten werden im Haushalt 2019 geordnet. Darüber hinaus möge die Verwaltung die Kosten für eine Beleuchtung der gesamten Strecke stadtseitig prüfen und im Bauausschuss berichten.
- Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und CDU in der Bürgerschaft am 28.02.2019 (VO/2019/07271) zur Straßenbeleuchtung entlang der Kanaltrave:
 - Das Konzept beinhaltet eine Zusammenstellung der Straßen, Wege und Plätze die als „Angsträume“ einzustufen sind. Die Zusammenstellung ist zu ergänzen mit erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Angsträume (Be-

leuchtung, bessere Einsehbarkeit usw.) und den damit verbundenen Kosten. Sie ist zu priorisieren. Im Haushalt 2020 und ff. ist eine feste Haushaltsstelle zur Abarbeitung der Prioritätenliste einzustellen. Die Zusammenstellung ist der Bürgerschaft bis spätestens im August 2019 vorzulegen.

- Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD und CDU in der Bürgerschaft am 24.09.2020 (VO/2020/09154-01-01-01), Haushaltsbegleitbeschluss zum Haushalt 2021:
 - 14: VO 2019/08082-27-01 - Angsträume:
Gemäß der VO 2019/08082-27-01 wird ein Betrag in Höhe von 100 TE jährlich eingestellt.
- Antrag der CDU-Fraktion in der Bürgerschaft am 25.02.2021 (VO/2018/06696) zur Schulwegbeleuchtung:
 - „Der Bürgermeister wird aufgefordert, eine geeignete Beleuchtung für die fuß- und radläufige Verbindung Fackenburger Allee – Unterführung Stockelsdorfer Straße –Jonny-Felgenhauer-Straße zu erstellen. Bis zu den Haushaltsberatungen für den Haushalt 2019 ist das entsprechende Konzept vorzulegen. Die haushaltsmäßige Ordnung ist herzustellen. Die Forderung und Abarbeitung wird in das noch vorzulegende Beleuchtungskonzept übernommen.“
- Anfrage von Herrn Pluschkell in der Sitzung des BA am 16.11.2020 unter TOP 6.2.10 (8):
 - „Beleuchtung zur Reduzierung von Angsträumen (ergänzende Nachfrage zum HH-Begleitbeschluss): Herr Pluschkell spricht die momentan stattfindende behördenübergreifende Abstimmung an und möchte auch hier wissen, was mit den verbleibenden 100.000 Euro passiere. Ob die verfallen oder nach 2021 übertragen werden. Er möchte auch wissen, wann das Ergebnis dieser Abstimmung mitgeteilt werde.“
- Anfrage von Herrn Pluschkell in der Sitzung des BA am 15.03.2021 unter TOP 6.2.1 (VO/2021/09882)
 - „Auf Antrag von SPD und CDU wurde der Bürgermeister beauftragt, ein Konzept zur Beseitigung von Angsträumen im Bereich der Hansestadt Lübeck zu erstellen und für die Umsetzung konkreter Maßnahmen im Haushalt 2020 und den Folgejahren jährlich 100.000,00 Euro bereitzustellen. Im Dezember 2020 führte die Stadtverwaltung eine online-Befragung durch, um die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in Lübeck zu ermitteln, an denen sich Menschen unsicher fühlen. Dieses vorausgeschickt, frage ich wie folgt:
 - 1. Was sind die Ergebnisse der Bürger:innen-Befragung um Thema Angsträume?
 - 2. Welche Orte werden von unseren Bürger:innen als besonders beängstigend empfunden?
 - 3. Durch welchen konkreten Maßnahmen sollen die Angsträume so ausgestaltet werden, dass sich die Menschen dort sicherer fühlen?
 - 4. Welche Kosten sind damit verbunden?
 - 5. Wann wird das von der Bürgerschaft beauftragte Konzept vorliegen?“

Bericht:

1. Vermeidung von Angsträumen / Beleuchtung zur Reduzierung von Angsträumen

Historie:

2019 hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr die Aufgabe zur Vermeidung von Angsträumen durch die Politik erhalten.

Es wurde eine fachbereichsübergreifende Auftaktveranstaltung durchgeführt, bei der sich herausstellte, dass die Aufstellung eines Angstraum-Konzeptes ein sehr umfangreiches Thema darstellt, und weitaus mehr Aspekte umfassen muss, als nur die Beleuchtung. Hier wären beispielhaft zu benennen: Unübersichtlichkeit und schlechte Einsehbarkeit, Verwahrlosung, Ungepflegtheit, fehlende Ausweichmöglichkeiten (z. B. bei Unterführungen).

Eine weitere Bearbeitung dieses Themas hatte sich aus Kapazitätsgründen 2019 leider nicht ergeben, da laufende Bauprojekte mit hoher Priorität und die Erledigung regulärer Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in der Beleuchtung vorrangig zu erledigen waren. Hierfür sind u.a. die laufenden Brückensanierungen, sowie die Fertigstellung der Großprojekte Priwall und Untertrave zu nennen.

Im letzten Jahr wurde dann ein Fragenkatalog für eine Online-Umfrage erarbeitet. Bürger:innen waren aufgerufen, Orte zu benennen, an denen sie sich unsicher fühlen und auch gleich anzugeben, woran das ihrer Meinung nach liegt. Diese Umfrage hat im Dezember 2020 stattgefunden und wurde medial in der Presse begleitet, um möglichst viele Menschen zu erreichen.

Auch wenn Deutschland zu den sichersten Ländern der Welt zählt, gibt es Orte, die Gefühle von Unsicherheit und/oder Ängsten bei den Bürger:innen wecken können. Dazu gehören z.B. dunkle Unterführungen, verlassene Haltestellen, stark verunreinigte oder unübersichtliche öffentliche Plätze. Die Ursachen für Angst- oder Unsicherheitsgefühle können mannigfaltig sein und unterscheiden sich von Mensch zu Mensch. Jeder Mensch bewertet seine Umgebung somit nach seinen eigenen Empfindungen und Gefühlen. Auch können bauliche Faktoren, unübersichtliche Parkwege oder Plätze z.B., bei der einen Person Angst auslösen und bei einer anderen Person als völlig unbedenklich empfunden werden. Spärlich ausgeleuchtete Wege werden von einigen Menschen gemieden, andere haben keine Probleme, diese zu begehen.

Es ist folglich nicht möglich, „Angsträume“ allein durch objektive Kriterien festzulegen. Vielmehr spielen hier die subjektiven Einschätzungen der einzelnen Personen eine entscheidende Rolle.

Daher wurde die Umfrage für die Bürger:innen von Lübeck ins Leben gerufen. Nur durch die subjektiven Meldungen kann überprüft werden, ob dieses Gefühl von Angst oder Unsicherheit bei vielen Menschen besteht – und durch Beleuchtung, andere Wegegestaltung o.ä. der „Angstraum“ verändert werden kann.

Aktuell:

Die Meldungen zum Thema Angsträume wurden am 11.01.2021 von der Pressestelle an den Bereich Stadtgrün und Verkehr zur Auswertung übergeben.

454 Personen haben teilgenommen, davon haben sich 374 verifiziert. Da jede Person auch mehrere Angsträume benennen konnte, sind ca. 600 Meldungen eingegangen. Da auch das Frauenbüro bei dem Thema von Anfang an eingebunden war, wurden die Teilnehmer:innen nach Ihrem Alter und auch Geschlecht bei der Abgabe der Daten befragt. Rund 2/3 der Teilnehmer:innen waren Frauen, was zeigt, dass die enge Abstimmung mit dem Frauenbüro zielführend ist. Es ist ein Thema, das Frauen stärker als Männer zu bewegen scheint.

Die Auswertung war aufgrund der relativ freien Texteingabe aufwendig und schwierig. Wenig hilfreiche Meldungen wie z.B. „Ich habe beim Ostereier suchen Angst“, „Ich habe nie Angst“ mussten zuerst aussortiert werden.

Zudem gab es leider auch viele unspezifische Meldungen zu Angsträumen, wie „gesamte Innenstadt“, oder „ganz Lübeck“, die nicht konkret hilfreich waren. Alle Meldungen mussten einzeln durchgegangen und ähnliche Nennungen zusammengefasst werden.

In einem ersten Schritt wurde sich jetzt auf die 26 am häufigsten genannten Angsträume konzentriert. Da den Mehrfachmeldungen einerseits auch eine größere Bedeutung zukommt als Einzelnennungen, aber auch um die Prüfung und gegebenenfalls Abarbeitung der anstehenden Angstraum-Beseitigungsmaßnahmen leistbar zu halten.

Die am häufigsten gemeldete Ursache für einen Angstraum ist die oft als mangelhaft empfundene Beleuchtung.

Der Wunsch nach mehr Beleuchtung steht allerdings im Widerspruch zu einigen anderen Aspekten wie z.B. Habitatschutz, Lichtverschmutzung und dem Altstadtcharakter, die ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

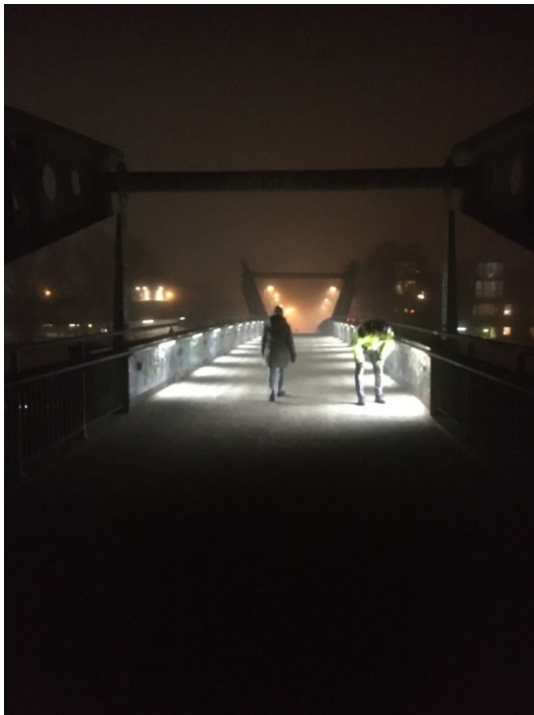
Die mehrfachgenannten Stellen mit subjektiven Beleuchtungsdefiziten wurden bereits am 02.03.2021 von den Fachleuchten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr bei einer abendlichen Rundfahrt inspiziert. Sofern eine kurzfristige Abhilfe, z.B. durch den Austausch von defekten Leuchten, möglich war, wurde dies sofort veranlasst. Von 26 im Hinblick auf die Beleuchtung überprüften Angsträumen sind bei 14 schon deutliche Verbesserungen in Aussicht, weil die Umstellung auf LED-Technik ansteht. LED-Leuchten erzeugen durch die weißere Lichtfarbe mehr Helligkeit und werden dadurch, allein durch den Austausch der konventionellen Leuchten, mehr Licht bringen. Am 07.12.2020 wurde im Bauausschuss umfassend zum Thema Straßenbeleuchtung in Lübeck informiert. Mit VO/2021/09773 ist die Projektfreigabe für die Beschaffung von LED-Leuchten für Straßen und Wege am 23.03.2021 vom Hauptausschuss beschlossen worden. Es ist geplant, ab 2021 jährlich 750.000 EUR für die Beschaffung von LED-Leuchten aufzuwenden. Damit können dann jährlich ca. 2.400 Leuchtstellen umgerüstet werden. Die Hansestadt Lübeck besitzt im Stadtgebiet ca. 21.000 Straßenleuchten, von denen bis jetzt ca. 2.000 auf LED umgerüstet sind. Die Verwaltung wird die genannten Angsträume im Hinblick auf die Umrüstung vorziehen und für 2021 vorsehen.

Bei drei weiteren Meldungen von noch nicht beleuchteten Wegebeziehungen sind die Aufträge für die Errichtung einer Beleuchtungsanlage bereits im letzten Jahr erteilt worden. Es ist erfreulich zu erkennen, dass der Eindruck der Bürger:innen sich mit der fachlichen Einschätzung der Verwaltung deckt und hier bereits vor Meldung des Angstraumes entsprechendes veranlasst wurde. Eine Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zeitnah in diesem Jahr. Bei einem weiteren Weg „Fußweg Steinrader Weg / Ziegelstraße“ wurde nach der Begehung der Bedarf an Beleuchtung erkannt und dieser in die Planung neu aufgenommen.

Die zusätzlich bereitgestellten 100.000 EUR werden in diesem Jahr daher zur Beseitigung des Angstraumes „Fußweg Steinrader Weg / Ziegelstraße“ und „Klughafenbrücke“ verwendet. Der Fußweg soll in dem rot dargestellten Bereich eine Beleuchtung erhalten:

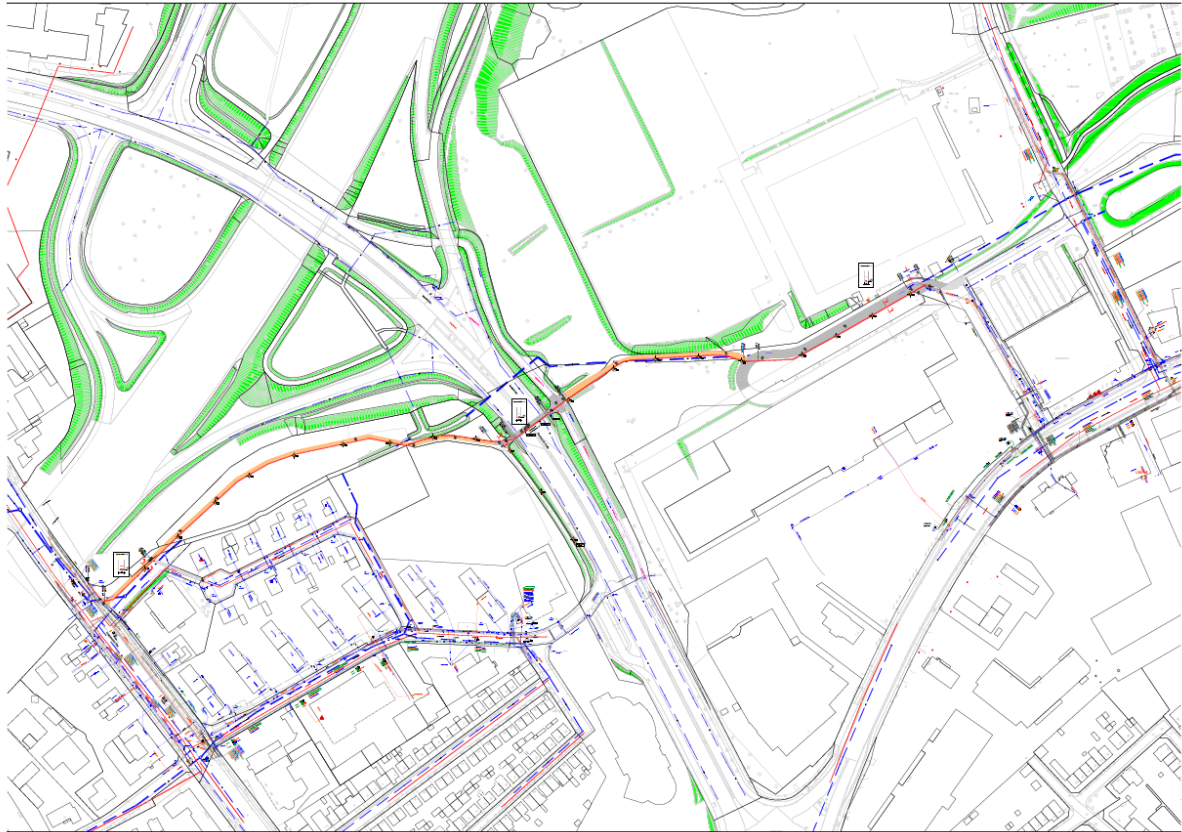


Auf der Klughafenbrücke soll die Geländerbeleuchtung weitergeführt werden, um die beiden dunklen Abschnitte der Brücke zu verbessern.



Beide Projekte werden im Sachgebiet 5.660-3-3 Verkehrswegebeleuchtung in die Planung aufgenommen.

Weiterhin wird in diesem Jahr die Beleuchtung der fuß- und radläufigen Verbindung Fackenburgener Allee – Unterführung Stockelsdorfer Straße –Jonny-Felgenhauer-Straße umgesetzt. Anfang Februar wurde die Freigabe vom Kampfmittelräumdienst erteilt. Die Ausschreibung der Beleuchtung ist soweit vorbereitet. Eine Umsetzung der Maßnahme ist im 3. Quartal 2021 geplant.



Zweiter Hauptpunkt bei der Nennung von Angsträumen ist das Publikum – feiernde Jugendgruppen oder Ansammlungen von Obdachlosen und Abhängigen erzeugen bei den Befragten ein Angstgefühl. An Orten wie z.B. dem ZOB hat auch der Zustand in Bezug auf Müll, Wandschmierereien und bauliche Verwahrlosung eine größere Bedeutung. Zu starker, unübersichtlicher Grünbewuchs wurde dagegen nahezu gar nicht genannt.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist der Anlage „Auswertung Online-Umfrage Angsträume“ zu entnehmen.

Im nächsten Schritt wird die Auswertung in die Arbeitsgruppe „Öffentliche Sicherheit“ des Kommunalen Rates für Prävention, zur weiteren Prüfung und Beratung, eingebracht. Hier werden dann die anderen genannten, möglichen Ursachen für Angst, wie das Publikum, der bauliche, sowie allgemeine Zustand in Bezug auf die 26 Angsträume betrachtet. In diesem Gremium sollen dann Möglichkeiten erörtert werden, die das Sicherheitsgefühl der Bürger:innen ebenfalls steigern können.

Nach erfolgter Beratung im Kommunalen Rat für Prävention wird über die Ergebnisse berichtet werden.

Weiter erfolgt eine ausführliche Information über die Presse, auch um den Bürger:innen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, eine Rückmeldung geben zu können.

2. Straßenbeleuchtung entlang der Kanaltrave

Historie:

2019 hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr die Aufgabe zur Beleuchtung der Kanaltrave durch die Politik erhalten. Zunächst sollte die Überprüfung der Angsträume in einen

gemeinsamen Kontext gebracht werden. Daher ist dieser Antrag in engem Zusammenhang mit der Vermeidung von Angsträumen zu sehen und wird gemeinschaftlich bearbeitet.

Aktuell:

Der Wunsch nach einer Beleuchtung der Wege entlang der Kanaltrave besteht. Auch die Online-Umfrage zum Thema Angsträume hat dies ergeben. Mit 32 Meldungen landen die Wege am Kanal auf Platz 3 der Umfrage.

Eine bereits vorab durchgeführte Abstimmung mit dem Fachbereich 3, Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung Natur, Klima und Gesundheitlicher Umweltschutz hat dazu jedoch folgende Rückmeldung ergeben:

„Besonders sensibel ist die erstmalige Beleuchtung bisher unbeleuchteter naturnaher oder gehölzbestandener Bereiche, nochmals sensibler sind Flächen an Gewässerrändern. Besonders sensibel sind natürlich auch Bereiche, die in Schutzgebieten gelegen sind.“

Eine Beleuchtung der bisher unbeleuchteten Fußwege entlang der Kanaltrave bedarf daher einer kritischen Prüfung. Dabei gilt es abzuwägen, ob eine Beleuchtung ein solches öffentliches Interesse darstellt, dass Ausnahmetatbestände erfüllt werden.

Zunächst wird dabei der Wegabschnitt zwischen Hüntertorbrücke und Possehlbrücke betrachtet, da dieser Bereich nicht vom FFH-Schutz (Travetal) betroffen ist.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehrs wird daher gemeinschaftlich mit dem Fachbereich 3 prüfen, ob die Installation moderner Leuchtmethode eine Lösung darstellen könnte, die dem Schutz der Umwelt genüge tut und trotzdem für ein höheres Sicherheitsgefühl der Besuchenden sorgt. Hierfür werden intelligente Systeme, die nur „auf Anforderung“ leuchten und Solarleuchten untersucht.

3. Fazit:

Ein Angstraum kann nicht ausschließlich nach objektiven Kriterien festgestellt werden. Vielmehr können die verschiedensten Einflüsse ursächlich für ein subjektives Angstgefühl von Bürger:innen sein. Die Online-Umfrage kann daher als Erfolg gewertet werden. Zum einen konnten die Eindrücke direkt von Betroffenen eingesammelt werden, zum anderen ergibt sich durch die vielen Nennungen ein breites Bild. Nach Auswertung durch die Verwaltung zeichnen sich insbesondere 26 Orte durch mehrere Nennungen aus. Durch die schnelle Inaugenscheinnahme durch die Beleuchtungsfachleute des Bereichs Stadtgrün und Verkehr konnte zum Teil schnell Abhilfe geleistet werden oder zumindest eine Verbesserung im Laufe des Jahres durch die Umstellung auf LED-Leuchten in Aussicht gestellt werden. Die zusätzlich beschlossenen Mittel werden zur Beseitigung weiterer Angsträume eingesetzt. Zum Teil muss eine weitere Beleuchtung noch geprüft werden. Dies gilt aktuell für die Wege an der Kanaltrave.

Für die weitere Erörterung eignet sich der Kommunale Rat für Prävention, da dort neben der technischen Expertise des Bereichs Stadtgrün und Verkehr auch andere Fachlichkeiten vertreten sein werden, um sich dem Thema noch einmal ganzheitlich zu nähern.

Anlagen:

Anlage 1: Auswertung Online-Umfrage Angsträume

Senatorin Joanna Hagen



Auswertung Onlineumfrage Angsträume





Das waren die Fragen

der Online-Umfrage Angsträume:

- Wo befindet sich Ihrer Ansicht nach ein Ort im öffentlichen Raum, an dem Sie sich unwohl oder unsicher fühlen?
- In welcher Situation/ Zu welchem Anlass/ Bei welcher Tätigkeit suchen Sie den Ort im öffentlichen Raum auf, an dem Sie sich unwohl oder unsicher fühlen?
- Zu welcher Tageszeit haben Sie dieses Gefühl?
- Was sind Ihrer Meinung nach die Ursachen dafür? Auswahlmöglichkeiten:
 - „mangelhafte Beleuchtung bzw. mangelnde Grundhelligkeit“
 - „Einsichtnahmen des Raumes nicht vorhanden (fehlende Blickbeziehungen, z.B. verwinkelte Gänge, Unterführungen, o.ä.)“
 - „verwahrloste oder beschädigte Anlagen in der Umgebung“
 - „Publikum“
 - „Grünbewuchs“
 - „Sonstiges Freitext“
- Was könnte die Hansestadt Lübeck an der Situation verändern?

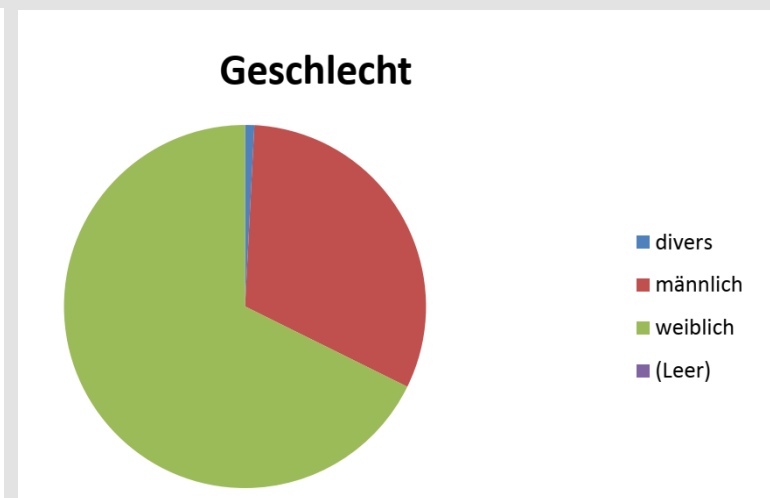
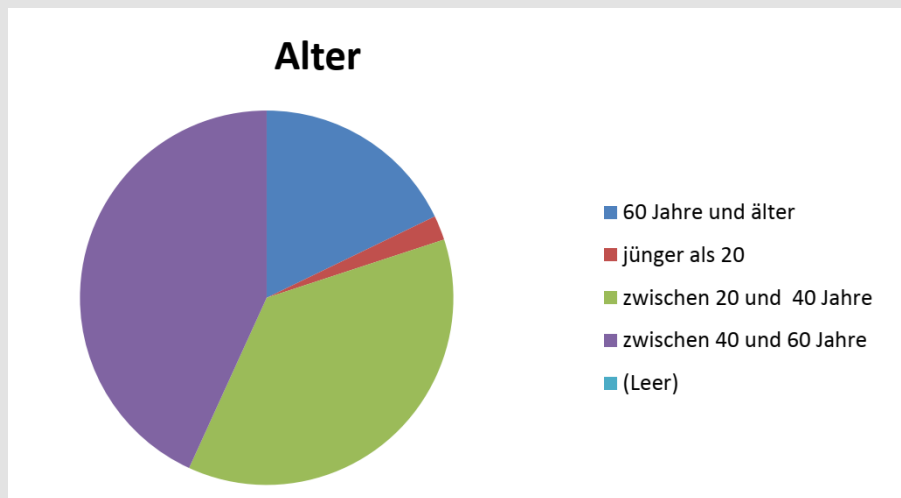


Daten zur Teilnahme

- 454 Personen haben teilgenommen, davon haben sich 374 verifiziert.
- Da jede Person auch mehrere Angsträume benennen konnte, sind ca. 600 Meldungen eingegangen.
- Die Auswertung war aufgrund der relativ freien Texteingabe aufwendig und schwierig. Nutzlose Meldungen wie z.B. „Ich habe beim Ostereier suchen Angst“, „Ich habe nie Angst“ mussten zuerst aussortiert werden.
- Leider auch viele unspezifische Meldungen zu Angsträumen wie „gesamte Innenstadt“, „ganz Lübeck“, die nicht hilfreich waren.
- Konzentration auf die 26 am häufigsten genannten Angsträume



Beteiligung nach Alter und Geschlecht

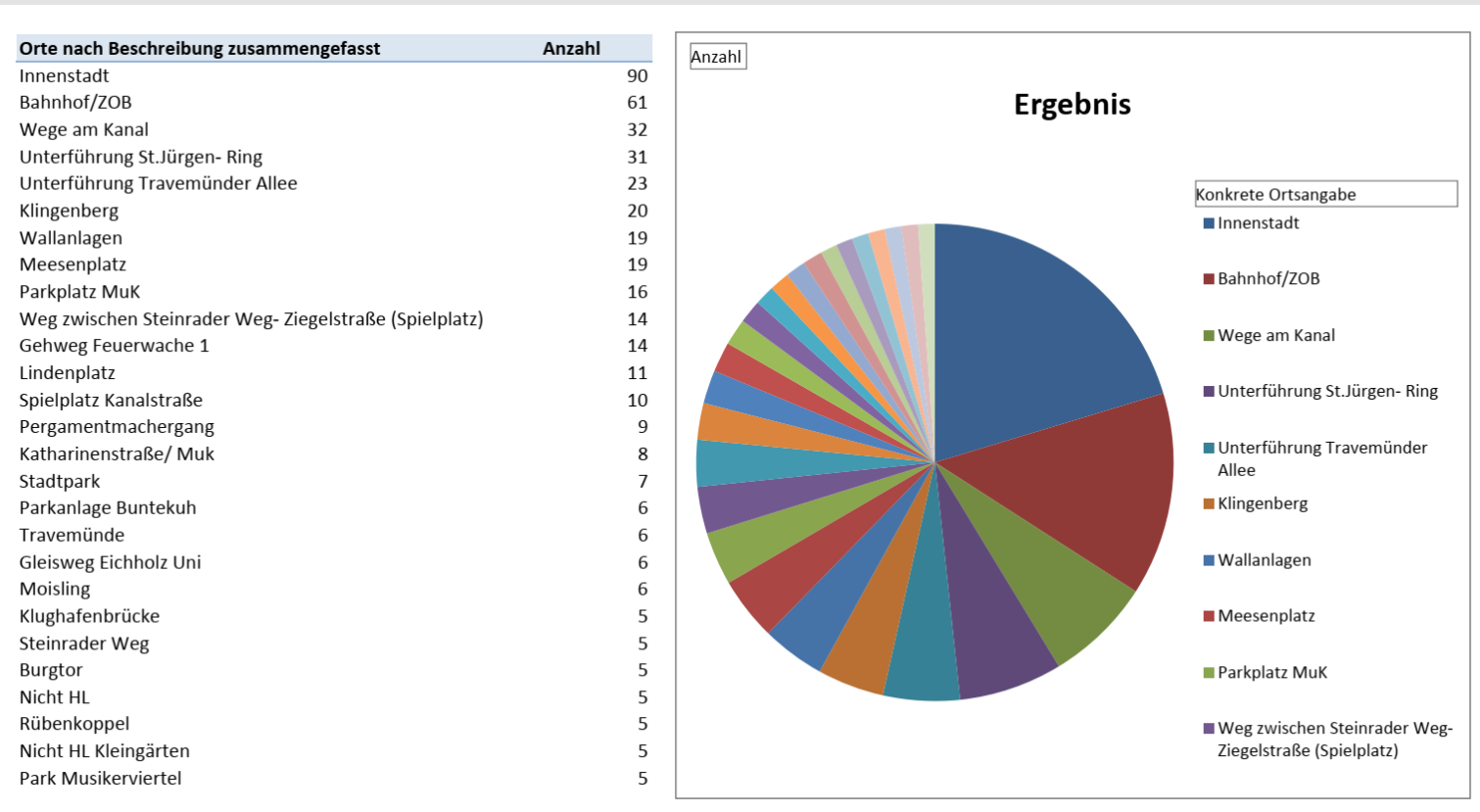


jünger als 20	13
zwischen 20 und 40 Jahre	227
zwischen 40 und 60 Jahre	266
60 Jahre und älter	110

divers	5
männlich	190
weiblich	409



Übersicht der Angsträume mit Mehrfachnennung





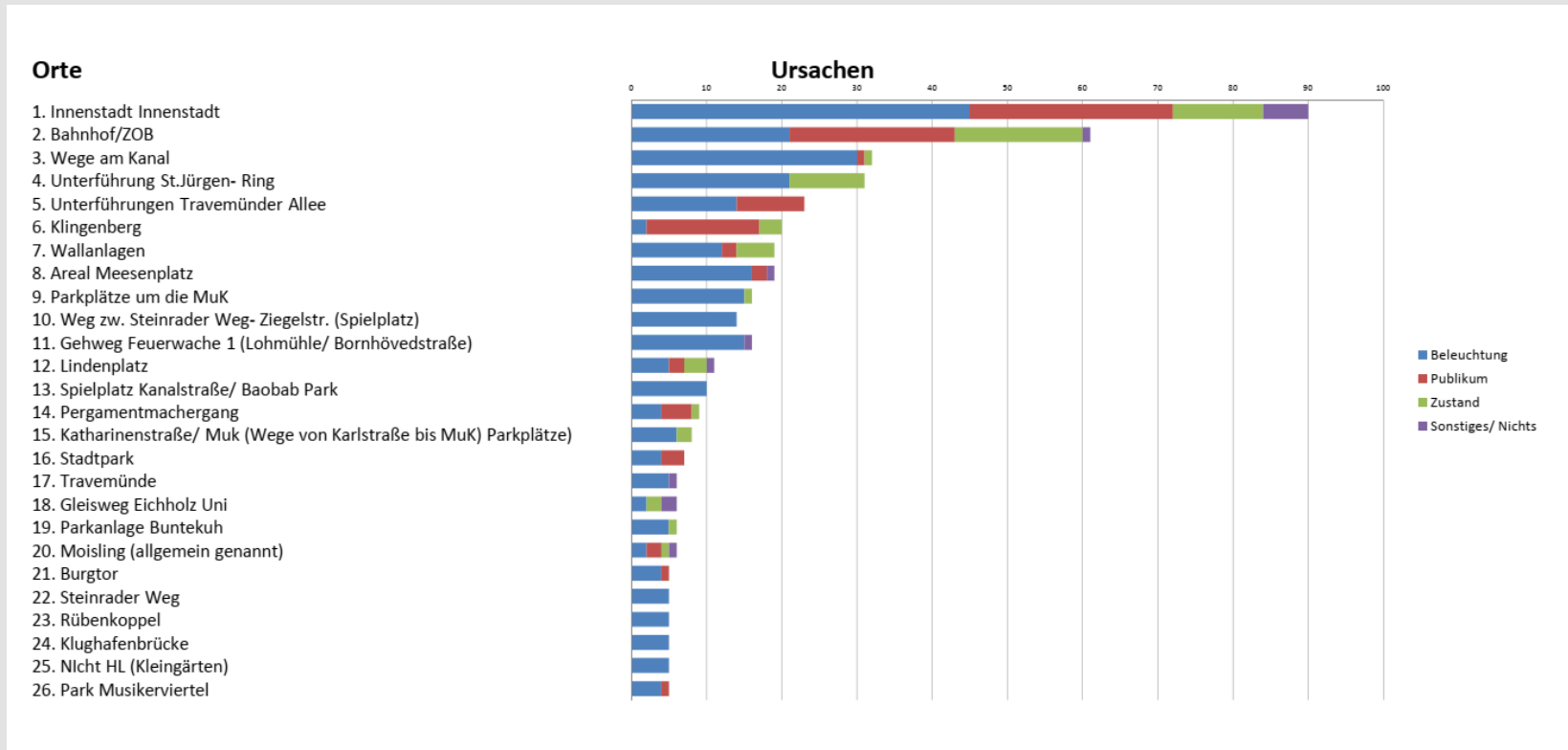
Konzentration auf Mehrfachnennungen

- Aufgrund der großen Resonanz können in einem ersten Schritt nur die Mehrfachnennungen berücksichtigt werden.
- Die Überprüfung und Bearbeitung kann sonst bei mehreren 100 Meldungen nicht gewährleistet werden.
- Daher werden in der Auswertung die 26 Angsträume, die 5 oder mehr Meldungen erhalten haben, in ihren Ursachen näher betrachtet.
- Zudem haben diese Mehrfachnennungen auch eine stärkere und breitere Bedeutung als Einzelmeldungen.



Meldungen nach Ursachen:

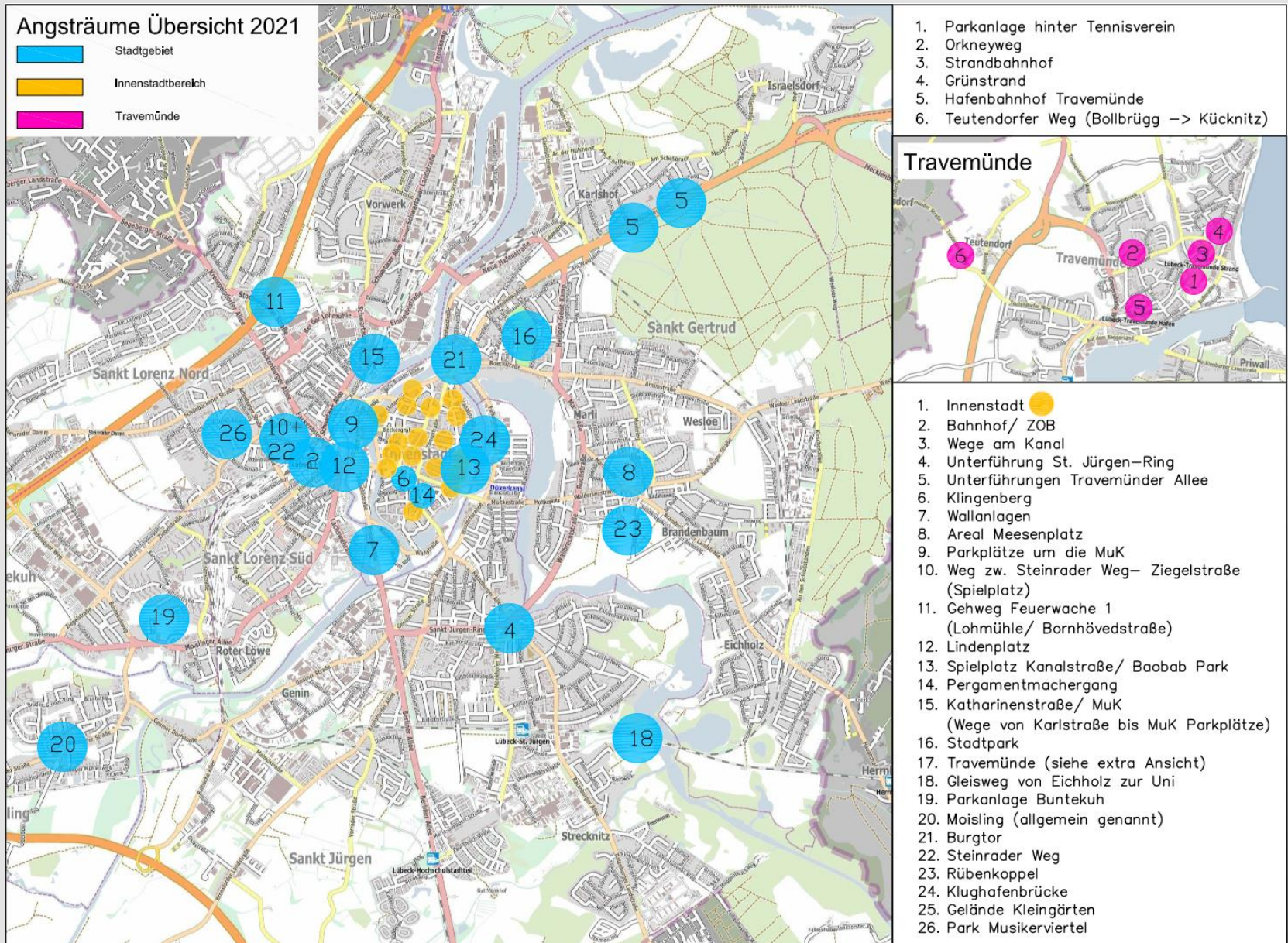
Beleuchtung, Publikum, Zustand (beinhaltet Vermüllung, Verwahrlosung, baulicher Zustand) und Sonstiges (beinhaltet Meldungen, die nichts Konkretes beinhalten oder Felder, die freigelassen wurden)





Ursachen:

- Die am häufigsten gemeldete Ursache für einen Angstraum ist die oft als mangelhaft empfundene Beleuchtung
 - Der Wunsch nach mehr Beleuchtung steht allerdings im Widerspruch zu einigen anderen Aspekten wie z.B. Habitatschutz, Lichtverschmutzung, Altstadtcharakter
- Zweiter Hauptpunkt ist das Publikum – feiernde Jugendgruppen oder Ansammlungen von Obdachlosen und Abhängigen erzeugen bei den Befragten ein Angstgefühl.
- An Orten wie z.B. dem ZOB hat auch der Zustand in Bezug auf Müll, Wandschmierereien und bauliche Verwahrlosung eine größere Bedeutung
- Zu starker, unübersichtlicher Grünbewuchs wurde nahezu gar nicht genannt.





Bereits veranlasst:

- Zunächst Überprüfung der gemeldeten Angsträume in Bezug auf Beleuchtung in eigener Zuständigkeit durch den Bereich 5.660.
 - Vor Ort Begehung und fachliche Beurteilung der gemeldeten Angsträume bei Dunkelheit erfolgte am 02.03.2021.
 - Auf den folgenden Folien sind die Ergebnisse dieser Bewertung zusammengefasst.

Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

- Bahnhof / ZOB – technisch einwandfreie Beleuchtung. Austausch einzelner Leuchten mit helleren LED ist im Bereich der Überlandbusse in Arbeit. Wegebeziehung zum Lindenplatz ist breit, übersichtlich und gut ausgeleuchtet. Das empfundene Unsicherheitsgefühl wird eher aufgrund der Örtlichkeit und dem damit verbundenen Publikum im Bahnhofsbereich vermutet.
- Lindenplatz – technisch einwandfreie Beleuchtung, die sich kurzfristig durch Umrüstung auf LED noch verbessern wird. Auch im Zuge der Baumaßnahme Moisinger Allee werden noch Mastenstandorte verändert.





Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

- Gehweg Feuerwache 1 von der Lohmühle bis zur Friedhofsallee – Beleuchtung der direkten Wegebeziehung parallel zur Stockelsdorfer Straße ist technisch einwandfrei und wird sich durch Umrüstung auf LED in 2021 weiter verbessern. Die Verbindung Johnny-Felgenhauer-Str. zur Krempelsdorfer Allee ist nicht beleuchtet. Hier ist der Auftrag zur Beleuchtung bereits 2020 erfolgt und wird kurzfristig umgesetzt.
- Spielplatz / Grünanlage Kanalstraße – Wegebeziehung ist dunkel, aber es besteht mit der Kanalstraße eine unmittelbar und parallel verlaufende, gut beleuchtete Alternative zur Nutzung, die keinen Umweg bedeutet.
- Pergamentmachergang – Hier wurden bereits vor kurzem neue LED Laternen gestellt. Kompletter Bereich ist gut ausgeleuchtet.

Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

- Meesenplatz – eine defekte Leuchte konnte festgestellt werden. Diese wird umgehend erneuert. Zudem perspektivisch in 2021 Umrüstung auf LED in diesem Bereich geplant.
- Steinrader Weg – Beleuchtung technisch einwandfrei, aber auch dieser Straßenzug ist 2021 für die Umrüstung auf LED eingeplant, was die Grundhelligkeit erhöhen wird.
- Fußweg zwischen Steinrader Weg und Ziegelstr. – z.Zt. keine Beleuchtung, aber dies erscheint bei der stark frequentierten Wegebeziehung durchaus sinnvoll und wird in die Planung aufgenommen.

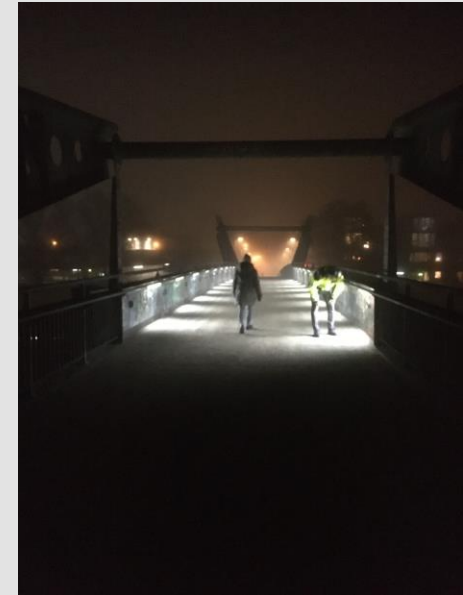


Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

- Klughafenbrücke – Anfangs-, Mittel- und Endbereich sind gut ausgeleuchtet. Allerdings gibt es zwei Bereiche auf der Brücke, die recht dunkel sind. Hier wird eine Weiterführung der Geländerbeleuchtung geprüft, um diesen Missstand zu beheben.



- Burgtor – technisch einwandfreie und gute Beleuchtungssituation auf den Wegen zum Hansemuseum und im Nahbereich. Auch unter dem Burgtor ausreichende und für das Stadtbild passende Beleuchtung.





Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

- Rübenkoppel – erster Bereich mit ausreichender Straßenbeleuchtung versehen, hinterer Bereich nicht mehr. Allerdings ist bereits der vordere beleuchtete Bereich durch die einsame Umgebung (Kleingartensiedlung) sicher mit Unsicherheiten bei einzelnen Personen belegt. Beleuchtung trägt hier zu keinem höheren Sicherheitsgefühl bei.
- Unterführungen St. Jürgen und Travemünder Allee – ausreichende Beleuchtung, allerdings sind Tunnel und Unterführungen aufgrund der Tatsache selbst Angsträume. Ein Ausweichen ist nicht möglich. Noch mehr Licht kann hier ebenfalls nicht das Mittel zur Auflösung des Angstraumes sein.
- Moisling – Hier wurde die Wegebeziehung Auf der Kuppe als Pilotprojekt bereits mit Solarleuchten versehen.



Überprüfung der gemeldeten Angsträume zum Thema Beleuchtung

Katharinenstraße / Radwege zur MUK – Katharinenstraße technisch einwandfreie Beleuchtung, ebenso die Fuß- und Radwegebeziehung zur MUK einschließlich der Brücken. Hier wird eher die Umgebung (ehemaliger Schlachthof, Gleisanlagen) für Unsicherheit sorgen.

Beleuchtung von Grünanlagen, Parks und den Wegen am Kanal sind zunächst noch mit dem Fachbereich 3 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz zu prüfen, denn die erstmalige Beleuchtung bisher unbeleuchteter naturnaher oder gehölzbestandener Bereiche ist besonders sensibel, nochmals sensibler sind Flächen an Gewässerrändern. Besonders sensibel sind natürlich auch Bereiche, die in Schutzgebieten gelegen sind.



Weiteres Vorgehen:

- Einbringen der Auswertung und Daten in die Arbeitsgruppe des Kommunalen Rates zur Prävention zur weiteren Prüfung und Bearbeitung der weiteren Gründe.
- Information der Presse und dadurch Rückmeldung an die Bürger:innen.



► Nr. VO/2021/09923
öffentlich

Lübeck, 18.03.2021

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Nadja Rostalski (E-Mail: nadja.rostalski@luebeck.de Telefon: 122-6926)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Ent- wicklung der Anlegersituation

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt mit der Maßnahme Lübeck-Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS zu beginnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	Zustimmung

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

Ja

Nein- Begründung:

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:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
Reduktion des spezifischen Energieeinsatzes und Emissionen je transportierter Einheit bei der neuen größeren Schiffsgeneration	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:
Begründung:Allgemeines

Am 28. Mai 2020 hat die Bürgerschaft den Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) beschlossen und damit nach außen sichtbar dargestellt, welche Entwicklungsperspektiven und –potentiale aus Sicht der Kommune mit dem Hafen verbunden sind. Der HEP2030 ist der Masterplan der Hansestadt für die Entwicklung der Logistkdrehscheibe Port of Lübeck. In dieser Funktion leiten sich aus ihm notwendige infrastrukturelle Entwicklungen, wie flächenmäßiger Umgriff, Entwicklung von Umschlagseinrichtungen und seewärtige sowie landseitige Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ab. Gleichzeitig ist der Masterplan auch verlässliche Basis für die unternehmerischen Entscheidungen der Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft. So schaffen wir Kontinuität und Verlässlichkeit bei der Entwicklung derart komplexer Infrastrukturen, wie dem Port of Lübeck.

Der HEP2030 nimmt dabei auch die Trends in der Entwicklung der Schiffstechnologien auf. Triebfeder in der Entwicklung neuer Schiffstypen sind die steigenden Transportmengen, die verlässlich und unter Reduzierung der Klimaauswirkungen zu optimalen Kosten zwischen den Volkswirtschaften zukünftig ausgetauscht werden.

Die wirtschaftlichen Entwicklungen der Reedereien im Schiffssektor zur Minimierung der spezifischen Kosten je transportierter Einheit bei gleichzeitiger Reduktion des spezifischen Energieeinsatzes und Emissionen je transportierter Einheit führen dazu, dass in Lübeck-relevanten Fahrgebieten der Ostsee in naher Zukunft Schiffe von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite operieren werden. Ab 2021/2022 sind bereits Schiffslängen von 242 m angekündigt. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, muss die Anlegersituation am Skandinavienkai auf die neuen Schiffsgrößen angepasst werden.

Beschreibung der Baumaßnahme

In der beiliegenden Projektskizze werden folgende Inhalte näher beschrieben:

1. Allgemeine Beschreibung
 - 1.1 Veranlassung
 - 1.2 Geplante Baumaßnahmen
 - 1.3 Aktueller Stand
2. Finanzierung
 - 2.1 Kostenberechnung
 - 2.2 Haushaltmäßige Ordnung
3. Ausblick
 - 3.1 Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“
 - 3.2 Ablauf und Zeitplan

Chancen und Risiken

Zielerreichung

Ziel des Projektes ist die rechtzeitige Bereitstellung von Anlegerkapazitäten für die Ende 2021 in Lübeck erwarteten Schiffsgrößen. Zur Erreichung dieses Ziels ist es erforderlich, dass neben dem Anleger 5 weitere Anleger als Übergangslösung mit einbezogen werden, da der Umbau des Anlegers bis zu dem Zeitpunkt nicht zu realisieren ist. Die Wahl des Anlegers 4 als Übergangslösung bietet die Chance, dass dauerhaft eine Rückfallmöglichkeit bei Inkaufnahme von betrieblichen Einschränkungen geschaffen werden kann.

Verfahrensdurchführung

Bei öffentlichen Großprojekten in der Baubranche sind aus der Vergangenheit viele Risiken bzw. Negativbeispiele in Bezug auf Kostensteigerungen und Bauverzögerungen bekannt. Auch der Umbau des Anlegers 5 birgt diese Risiken eines Großprojekts. Die LPA hat sich aus diesem Grund für ein Ausschreibungsverfahren entschieden, in dem das Bauunternehmen frühzeitig in die Planungsphase einbezogen und die Realisierung der Maßnahme als partnerschaftliche Aufgabe gesehen wird. Die optimale und wirtschaftliche Erreichung der Projektziele soll dabei im Vordergrund stehen.

Wir sehen mit der Durchführung des Partnering-Verfahrens viele Chancen, die auf eine erfolgreiche Umsetzung des Großprojektes schließen lassen. Die frühzeitige Einbindung der Ausführungskompetenz in die Planungsphase soll der Grundstein für eine transparente und ausgewogene Zusammenarbeit aller Partner:innen über den gesamten Zeitraum des Projektes bilden und diesen prägen. Dies funktioniert jedoch auch nur dann, wenn alle Parteien die Chancen gleich verstehen und dieses auch leben. Um die Risiken, insbesondere in Bezug auf die Rechtssicherheit des Verfahrens, zu minimieren, begleitet eine versierte Rechtsanwaltskanzlei das Projekt, die Bauherr:innen bereits erfolgreich bei der Durchführung und Abwicklung derartiger Verfahren und Verträge begleitet hat.

Zeit

Der Zeitplan bis zur zugesicherten Fertigstellung des Anlegers 5 lässt wenig Spielraum für Verzögerungen, sowohl für das gewählte Ausschreibungsverfahren und die Ausführungsplanung als auch für die Bauphase. Aufgrund der Gegebenheiten, des zugesicherten Fertigstellungstermins und der in der Genehmigung festgeschriebenen Ramppausen, die aus natur- und gewässerschutzrechtlicher Sicht eingehalten werden müssen, musste der Zeitplan entsprechend aufgestellt werden. Die gewählten Übergangslösungen bieten Sicherheit, falls der Zeitplan nicht in vollem Umfang eingehalten werden kann. Durch ein Partnering wird die Baufirma frühzeitig vor dem geplanten Baubeginn der Maßnahme in die zeitlichen Abläufe einbezogen und kann diese mitgestalten. Hierdurch können zeitliche Engpässe und Meilensteine frühzeitig herausgearbeitet und Lösungsansätze zur Minimierung des Risikos gemeinschaftlich erarbeitet werden.

Baugrund

Es wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt, um die Belastung der vorhandenen Böden im Bereich der geplanten Baumaßnahme abzuschätzen. Dabei wurden sowohl unbelastete als auch belastete Böden angetroffen. Die Überschreitungen der Zuordnungswerte führte bei einer Probe zu einer Eingruppierung $>Z 2$. Dieser Boden kann nicht wiederverwendet werden und ist, sofern er bei Bauarbeiten als Aushub anfällt, fachgerecht zu entsorgen. Da bei den Baugrunduntersuchungen vor Baubeginn nur punktuelle Proben genommen werden können, ist nicht vorhersehbar, wie großflächig die belasteten Böden auftreten und wie hoch die Entsorgungskosten dafür sein werden. In der Baukostenberechnung wurde eine Annahme für die Bodenentsorgungskosten auf der Grundlage der punktuellen Untersuchungsergebnisse getroffen. Erst während der Bauphase nach dem Aushub kann der Boden mittels

Haufwerksbeprobung im Detail untersucht werden. Die Ergebnisse dieser Beprobungen dienen als Grundlage für die Entscheidung, ob der Boden wiederverwertet werden kann oder entsorgt werden muss und die damit verbundenen Entsorgungskosten anfallen. Diese Risiken können durch ein Partnering mit der Baufirma minimiert werden, indem gemeinschaftlich beispielsweise weitere Untersuchungen im Vorwege veranlasst werden und eine gemeinsame Einschätzung des Risikos vorab stattfindet.

Terminplan und Zeitpunkt der Umsetzung

Der Zeitplan kann der beiliegenden Projektskizze entnommen werden.

Haushaltsmäßige Ordnung

Die zuvor angemeldeten Einzelprojekte „Umbau Anleger 5“, „Dalbensteg Anleger 7“ und „Dalbensteg Anleger 5a“ werden unter dem Titel „Projekt Anleger 5PLUS“ aufgrund des Sachzusammenhangs in Form von Sollübertragungen im Haushalt 2021 zusammengefasst. Da der Anleger 5 nicht bis Ende 2021 fertiggestellt werden kann, ist es notwendig, eine Übergangslösung zu schaffen, damit die avisierten neuen Schiffstypen eine Anlegemöglichkeit haben. Die Zusammenfassung der benannten Projekte zum „Anleger 5PLUS“ ermöglicht eine bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation.

In der Leistungsbeschreibung zur Innovationspartnerschaft sind Baukosten in Höhe von 18 Mio. EUR für den Umbau des Anlegers 5 als Ziel vorgegeben. Darin enthalten sind auch die erforderlichen Baumaßnahmen insbesondere für Zusatzpoller an Anleger 7 und Anleger 4. Für den Umbau des Pontons an Anleger 4 werden derzeit Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. EUR angesetzt. Damit ergeben sich Baukosten in Höhe von ca. 20 Mio. EUR. Zuzüglich Planungs- und Baunebenkosten in Höhe von 15 % und Bauherrenkosten in Höhe von 5 % der Baukosten ergeben sich Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR.

Für die Umsetzung des Projekts „Anleger 5PLUS“ sind folgende Haushaltsmittel geordnet:

552001 543.7852000 – Skandinavienkai/Anleger 5 (2020 bis 2022)	19,5 Mio. EUR
552001 509.7852000 – Skandinavienkai/Dalbensteg Anleger 5a (2021)	2,5 Mio. EUR
552001 510.7852000 – Skandinavienkai/Dalbensteg Anleger 7 (2021)	2,5 Mio. EUR
Gesamt „Anleger 5PLUS“	24,5 Mio. EUR

Die derzeit geschätzten Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR sind demnach haushaltsmäßig geordnet. Für die Erteilung von Aufträgen in 2021 stehen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 17 Mio. EUR zu Lasten 2022 zur Verfügung.

Die mögliche Förderquote beim „Umbau Anleger 5“ beträgt 60 % der förderfähigen Kosten. In der mittelfristigen Haushaltsplanung sind bisher 10,5 Mio. EUR als Einzahlung für das Jahr 2022 vorgesehen. Derzeit wird vom Wirtschaftsministerium geprüft, ob die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden können.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Projektskizze
- 3 – Übersichtsplan

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 - LPA

Produkt: 552001 543

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage zur Vorlage vom 18.03.2021

VO-Nr.: VO/2021/09923

INVESTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2021	2022	2023	2024
Erträge	10.500.000,00	0,00	0,00	158.375,00	316.750,00
Aufwendungen	-24.028.378,86	-28.378,86	0,00	-724.000,00	-724.000,00

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	10.500.000,00	0,00	0,00	158.375,00	316.750,00
Abschreibungen (AfA)	-24.000.000,00	0,00	0,00	-724.000,00	-724.000,00
Anlagenabgang	-28.378,86	-28.378,86	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	<u>-13.528.378,86</u>	<u>-28.378,86</u>	<u>0,00</u>	<u>-565.625,00</u>	<u>-407.250,00</u>
voraussichtl. Zinsen ca.	-13.500.000,00	0,00	0,00	-405.000,00	-405.000,00
Einzahlungen	10.500.000,00	0,00	-5.250.000,00	-5.250.000,00	0,00
Auszahlungen	-24.000.000,00	-7.500.000,00	-16.500.000,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	<u>-13.500.000,00</u>	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	-23.378,86		Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2021			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	552001 000 5711002	Wasser und Hafen, Abschreibungen aus Anlagenabgang	-28.378,86
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	-28.378,86
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:	552001 543.7852000	Wasser und Hafen, Skandinavienkai, Umbau	-7.500.000,00
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	-7.500.000,00



Lübeck-Travemünde

Skandinavienkai

Umbau Anleger 5PLUS

Bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation

Projektskizze

16. März 2021

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Abteilung Hafенbau
Ziegelstraße 2 | 23539 Lübeck
(0451) 115
lpa@luebeck.de
www.luebeck.de



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung	3
1.1	Veranlassung	3
1.2	Geplante Baumaßnahmen	4
1.3	Aktueller Stand	7
2	Finanzierung	8
2.1	Kostenberechnung	8
2.2	Haushaltsmäßige Ordnung	8
3	Ausblick	9
3.1	Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“	9
3.2	Ablauf und Zeitplan	12

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan Umbau Anleger 5

1 Allgemeine Beschreibung

1.1 Veranlassung

Der Skandinavienkai ist das größte Terminal der Lübecker Häfen und als eines der größten Fährterminals Europas auf den Roll-on/ Roll-off-Verkehr nach Schweden, Finnland und Lettland spezialisiert. Um diese Leistungsfähigkeit im transeuropäischen Verkehrsnetz zu gewährleisten, verfügt das Terminal über 9 Anleger (siehe Abbildung 1). Es ist Eigentum der Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority, und wird auf Basis eines Nutzungsvertrages durch die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betrieben.



Abbildung 1 Bestandsanleger am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde (Quelle: Google Earth)

Die wirtschaftlichen Entwicklungen der Reedereien im Schiffssektor zur Minimierung der spezifischen Kosten je transportierter Einheit bei gleichzeitiger Reduktion des spezifischen Energieeinsatzes und Emissionen je transportierter Einheit führen dazu, dass im Lübeck-relevanten Fahrgebieten der Ostsee in naher Zukunft Schiffe von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite operieren werden. Ab 2021/2022 sind bereits Schiffslängen von 242 m angekündigt. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, muss die Anlegersituation am Skandinavienkai auf die neuen Schiffsgrößen angepasst werden.

Der Anleger 5 wird aufgrund der optimalen Voraussetzungen in Bezug auf die nautische Erreichbarkeit sowie der zentralen Lage im Hinblick auf eine vorteilhafte Logistik im Terminal für den Umbau auf die nächsten Schiffsgenerationen von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite ausgewählt.

Da der neue Anleger 5 erst Anfang 2023 in Betrieb gehen kann, die ersten neuen Schiffstypen aber bereits Ende 2021 den Skandinavienkai anlaufen wollen, müssen andere Anleger als Übergangslösung bzw. zukünftig als Ausweichenleger für die angekündigten Schiffsgrößen hergerichtet werden. Aus unterschiedlichen Gründen, wie z.B. Platzverhältnisse, nautische Anfahbarkeit, Betrieb, Wirtschaftlichkeit etc., sollen folgende Lösungen als Übergangs- bzw. zukünftig als Ausweichenleger umgesetzt werden:

- Anleger 7 mit Neubau von zwei Zusatzpollern
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

Durch den bedarfsgerechten Umbau der Anleger am Skandinavienkai für Abfertigungsmöglichkeiten von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite bleibt das Terminal Skandinavienkai zukunftsfähig und der Wirtschaftsstandort Lübeck wird gestärkt.

1.2 Geplante Baumaßnahmen

Die Ufersicherung am Anleger 5 wurde bereits im Jahr 1979 als Wellenspundwand Larssen 23 bzw. 24 über ca. 138 m, zuzüglich eines bestehenden älteren Abschnitts (Hoesch IV) von ca. 82 m hergestellt. Aufgrund starker Abrostungen der über 40 Jahre alten Spundwände ist im Jahr 2020 das rechnerische Ende der Lebensdauer erreicht, sodass eine Erneuerung der Spundwand dringend erforderlich ist, um die Verkehrssicherheit langfristig zu gewährleisten. Derzeit können Schiffe mit einer Gesamtlänge von bis zu 200 m und einer Breite von bis zu 30 m am Anleger 5 abgefertigt werden.

Zum Ausbau des Liegeplatzes an Anleger 5 auf die in 1.1 genannten Abmessungen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Begrenzung zur Bundeswasserstraße ist gemäß Entwurfsplanung ein Geländeeinschnitt in die vorhandene Fläche von ca. 7° erforderlich (s. Übersichtlageplan im Anhang). Es soll eine neue, zurückversetzte Kaimauerkonstruktion inkl. neuer Rampe gebaut und die bestehende Kaimauer inkl. Hauptdeckbrücke sowie ein Teil der Fläche zurückgebaut werden. Dabei müssen die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, unter anderem ein RW-Kanal DN 1200 sowie

eine Löschwasserversorgungseinrichtung, umgebaut und der Betrieb während der Bauphase gesichert werden.

Zusammenfassend können folgende übergeordnete Randbedingungen für die geplante Baumaßnahme definiert werden:

- Herstellung eines Anlegers für Maximalschiffslängen von bis zu 250 m und Schiffsbreiten von max. 38 m
- Rechnerische Ausbautiefe des Anlegers auf -11,00 m NHN (zuzüglich 1,50 m Kolkzuschlag); Ausbautiefe im Rahmen dieses Umbaus bis auf -9,50 m NHN
- Umbau der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Abwasserentsorgung, Wasserversorgung, Stromversorgung etc.) bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Betriebs während der Bauphase
- Gewährleistung des Fährbetriebs ohne Einschränkungen am benachbarten Anleger 5a während des Umbaus von Anleger 5
- Übergangslösungen für die ab Ende 2021 angekündigten Schiffsgrößen

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die geplante Umbaumaßnahme des Anlegers 5 gemäß Entwurfsplanung:

Objektbeschreibung	Bemerkung
Wasserbau	
1.1 Liegewand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau Spundwand und Verankerung Liegewand ▪ Neubau Kaiholm Liegewand ▪ Neubau Seitenfenderung ▪ Kaiausrüstung (Kantenschutz, Poller, Steigeleitern etc.) ▪ Neubau Auslaufbauwerk DN 1200 ▪ Änderung Einlaufbauwerk Löschwasserversorgung ▪ Neubau Zusatzpoller
1.2 RoRo-Heckwand (inkl. Rampe) und Querwand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau RoRo-Heckwand <ul style="list-style-type: none"> ➢ Neubau RoRo-Rampe ➢ Neubau Spundwand und Verankerung RoRo-Heckwand ➢ Neubau Kaiholm RoRo-Heckwand ▪ Neubau Querwand <ul style="list-style-type: none"> ➢ Neubau Spundwand und Verankerung Querwand ➢ Neubau Kaiholm Querwand

Objektbeschreibung	Bemerkung
1.3 Abbrüche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückbau Leitungen und Auslaufbauwerk ▪ Abbruch vorhandenes Portal, Hauptdeckbrücke und Hauptdeckgründung ▪ Demontage/Abbruch Dalbensteg und Dalbenrohre sowie Bediensteg bzw. Leitwerk ▪ Abbruch vorhandenes Maschinenhaus und Bürocontainer ▪ Rückbau vorhandene Rampengründung ▪ Demontage/Abbruch vorhandene Kaiausrüstung Poller, Fender und Steigeleitern ▪ Abbruch für Kaieinschnitt Bereich Liegewand ▪ Abbruch für Kaieinschnitt Bereich RoRo-Heckwand und Querwand Anleger 5a
Flächenbefestigung und Medien	
2.1 Flächenbefestigung und Medien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung/Anpassung Flächenbefestigung ▪ Umverlegung RW-Entwässerung ▪ Umverlegung Trinkwasserversorgung ▪ Umverlegung Kabelziehsystem
Elektrotechnische Ausrüstung	
3.1 Elektrotechnische Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau Verkehrssicherungsanlagen ▪ Umverlegung Elt-Versorgung ▪ Neubau Beleuchtung

Tabelle 1 Übersicht geplante Umbaumaßnahme Anleger 5 gemäß Entwurfsplanung

Gemäß aktuellem Terminplan ist die Fertigstellung des Anlegers 5 für Ende 2022 geplant. Da bereits ab November 2021 Schiffsgrößen von 242 m Länge erwartet werden, die derzeit nicht am Skandinavienkai abgefertigt werden können, wurden Übergangslösungen gesucht, die ggf. auch zukünftig als Ausweichenleger genutzt werden können. Auf der Grundlage einer Studie zur Bewertung der Anlegerkapazitäten am Skandinavienkai wurden folgende Alternativen betrachtet:

- Anleger 5a mit Neubau eines Dalbenstegs
- Anleger 7 mit Neubau eines Dalbenstegs
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

Da der Neubau der Dalbenstege sich ungünstig auf die nautische Anfahrbarkeit der Anleger 5a und 7 auswirkt (erhöhte Kollisionsgefahr bei höheren Windstärken) wurden diese Alternativen zugunsten der „Pontonlösung“ an Anleger 4 verworfen. Durch den Um- bzw. Neubau eines Pontons sowie dem Neubau von 2 Zusatzpollern kann der Anleger 4 für Schiffsgrößen von 242 m Länge, voraussichtlich ab November 2021,

genutzt werden. Nach Fertigstellung von Anleger 5 dient der Anleger 4 zukünftig als Ausweichanleger für die größeren Schiffstypen bis 242 m Länge.

An Anleger 7 können durch den Neubau von 2 Zusatzpollern die ab Januar 2022 angekündigten Schiffe mit einer Länge von 230 m abgefertigt werden.

Als technisch und wirtschaftlich optimierte Lösungen sollen folgende Anleger umgebaut werden:

- Anleger 7 mit Neubau von zwei Zusatzpollern
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

1.3 Aktueller Stand

Die Vergabe der Planungsleistungen für den Anleger 5 erfolgte 2017 auf der Grundlage eines EU-weiten Ausschreibungsverfahrens. Im Anschluss begann Anfang 2018 der Planungsprozess, der sich derzeit in der finalen Phase der Genehmigungsplanung befindet. Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen.

Für die Ausführungsplanung in Kombination mit der Vergabe der Bauleistungen wurde mit der „Innovationspartnerschaft“ ein innovatives Ausschreibungsverfahren gewählt (siehe dazu auch Abschnitt 3.1). Neben den Umbaumaßnahmen am Anleger 5 sind auch die erforderlichen Baumaßnahmen für die Übergangslösungen am Anleger 7 (Zusatzpoller) und Anleger 4 (Zusatzpoller) in der funktionalen Leistungsbeschreibung zur „Innovationspartnerschaft“ enthalten. Nur der Neubau bzw. Umbau des Pontons ist nicht Bestandteil des innovativen Ausschreibungsverfahrens und soll separat beauftragt werden.

Derzeit findet die 1. Phase, das Vergabeverfahren, statt. Der EU-weite Teilnahmewettbewerb ist bereits abgeschlossen und die geeigneten Bewerber wurden zur Abgabe sogenannter „indikativer“ Angebote eingeladen. Die folgenden Schritte und der Zeitplan werden in Abschnitt 3.2 näher erläutert.

2 Finanzierung

2.1 Kostenberechnung

In der Leistungsbeschreibung zur Innovationspartnerschaft sind Baukosten in Höhe von 18 Mio. EUR für den Umbau des Anlegers 5 als Ziel vorgegeben. Darin enthalten sind auch die erforderlichen Baumaßnahmen insbesondere für Zusatzpoller an Anleger 7 und Anleger 4. Für den Umbau des Pontons an Anleger 4 werden derzeit Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. EUR angesetzt. Damit ergeben sich Baukosten in Höhe von ca. 20 Mio. EUR. Zuzüglich Planungs- und Baunebenkosten in Höhe von 15 % und Bauherrenkosten in Höhe von 5 % der Baukosten ergeben sich Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR.

2.2 Haushaltmäßige Ordnung

Für die Umsetzung des Projekts „Anleger 5PLUS“ sind folgende Haushaltsmittel geordnet:

552001 543.7852000 – Skandinavienkai / Anleger 5 (2020 bis 2022)	19,5 Mio. EUR
552001 509.7852000 – Skandinavienkai / Dalbensteg Anleger 5a (2021)	2,5 Mio. EUR
552001 510.7852000 – Skandinavienkai / Dalbensteg Anleger 7 (2021)	2,5 Mio. EUR
Gesamt „Anleger 5PLUS“	24,5 Mio. EUR

Die derzeit geschätzten Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR sind demnach haushaltsmäßig geordnet. Die zuvor angemeldeten Einzelprojekte „Umbau Anleger 5“, „Dalbensteg Anleger 7“ und „Dalbensteg Anleger 5a“ sollen zukünftig aufgrund des Sachzusammenhangs unter dem Titel „Projekt Anleger 5PLUS“ zusammengefasst werden.

Die mögliche Förderquote beim „Umbau Anleger 5“ beträgt 60 % der förderfähigen Kosten. In der mittelfristigen Haushaltsplanung sind bisher 10,5 Mio. EUR als Einzahlung für das Jahr 2022 vorgesehen.

3 Ausblick

3.1 Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“

Angesichts zahlreicher problembehafteter öffentlicher Bauvorhaben hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2013 die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ eingerichtet. Diese hat im Jahr 2015 ihren Abschlussbericht veröffentlicht, in welchem Vorschläge und Empfehlungen zusammengefasst sind, um Großprojekte in Deutschland möglichst kostengerecht, termintreu und effizient umzusetzen. Eine der wichtigsten Empfehlungen der Reformkommission ist, die Kooperation von Auftraggeber und Auftragnehmer zu verbessern. Hierzu hat die Reformkommission vor allem zwei Ansätze herausgearbeitet:

- Frühzeitige Einbindung bauausführender Unternehmen in den Planungsprozess
- Partnerschaftliche Vergabe- und Vertragsmodelle

Im Fachbereich 5, Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck wurde ebenfalls ein Konzept zum Risikomanagement für Großprojekte aufgestellt (s. auch VO/2019/08247). Auch hier wird auf Risiken hingewiesen, die zu Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen führen, welche durch die frühzeitige Einbindung der Unternehmen in den Planungsprozess und partnerschaftliche Vertragsmodelle minimiert werden können.

Die LPA hat sich deshalb entschieden, diesen Empfehlungen in ihrer Baupraxis zu folgen und mit dem Großprojekt „Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS“ neue Wege zu gehen. Im Zuge einer Innovationspartnerschaft soll eine frühzeitige Einbindung der Ausführungskompetenz von Bauunternehmen in die Planungsphase verwirklicht werden. Dazu dient der Abschluss eines Partnering-Vertrags, bei dem der Auftraggeber die durch den Auftragnehmer zu erbringende Leistung im Detail noch nicht abschließend festlegt. Stattdessen beschreibt er die Leistung funktional und konkretisiert sie in drei Schritten:

- 1. Schritt: Vergabeverfahren – Vorschläge der Bieter zur wirtschaftlichsten Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der Projektziele
- 2. Schritt: Abschluss Partnering-Vertrag – partnerschaftliche Optimierung der Planung durch Auftraggeber und Auftragnehmer
- 3. Schritt: Wenn die Lösung innerhalb des Budgets des Auftraggebers liegt: Abschluss Planung und Realisierung/Bau der Maßnahme, sonst: Exit des Auftraggebers entsprechend Partnering-Vertrag

Das partnerschaftliche Modell ist Ausdruck einer allgemein geforderten neuen Kultur am Bau. Vermieden werden soll ein konfrontatives Auftreten gegeneinander, bei dem Streitigkeiten vorprogrammiert sind. Ziel von Auftraggeber und -nehmer ist eine alternative Beschaffungsvariante, die eine kooperative, effiziente, transparente und ausgewogene Zusammenarbeit aller Partner über den gesamten Zeitraum des Projektes ermöglicht. Das setzt der Partnering-Vertrag um, indem er alle Beteiligten (Planer, Bauunternehmen, Bauherr) einbindet. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass der Auftragnehmer, der die Maßnahme später realisiert, bereits frühzeitig sein Know-how für die Umsetzung einbringen kann. Anstatt eine starre Leistungsbeschreibung vorzufinden, kann der Auftragnehmer Optimierungsvorschläge unterbreiten und so eine wirtschaftliche Lösung befördern.

In der Praxis hat sich bei öffentlichen Vergaben gezeigt, dass sich Unternehmen insbesondere in der Planungsphase des Partnering-Vertrages für eine weitere Optimierung der Leistung engagieren. Weiterhin zeigt die Erfahrung, dass die gemeinsam von Auftraggeber und Auftragnehmer in der Planungsphase partnerschaftlich erarbeitete Leistungsbeschreibung eine größere Gewähr dafür bietet, dass der Beschaffungszweck des Auftraggebers erfüllt wird, als dies bei einer einseitig vorgegebenen Leistungsbeschreibung der Fall ist. Partnering-Verträge bieten daher eine echte Chance auf eine optimale, wirtschaftliche Beschaffung. Diese Chance will die LPA für den Umbau des Anlegers 5 am Skandinavienkai ergreifen.

Die aufgezeigte Optimierung der Leistungsbeschreibung geht oftmals einher mit innovativen Lösungen. Diese können beispielsweise in neuen oder deutlich verbesserten Produkten oder Verfahren, darunter auch Produktions-, Bau- oder Konstruktionsverfahren, oder in der Verwendung nachhaltiger Materialien liegen. Dazu fordert der Auftraggeber die Bieter im Vergabeverfahren auf der Grundlage eines (frühen) Planungsstands auf, innovative Lösungen zu erarbeiten. Im Fall von Umbaumaßnahmen bei laufendem Betrieb wie beim Anleger 5 des Skandinavienkais sind zudem innovative logistische und organisatorische Lösungen gefragt. Für die Beförderung solcher innovativer Lösungen bei Beschaffungen ist die Innovationspartnerschaft nach § 18 SektVO die geeignete Verfahrensart.

Bei dem Auftrag zum Umbau von Anleger 5 handelt es sich um einen öffentlichen Auftrag gem. § 103 Abs. 1 GWB. Die LPA (bzw. die durch sie vertretene Hansestadt Lübeck) ist Sektorenauftraggeber gem. § 100 Abs. 1 Nr. 1 iVm. § 102 Abs. 5 GWB und vergibt hier einen Sektorenauftrag. Der derzeit maßgebliche Schwellenwert für Bauaufträge i.H.v. EUR 5.350.000,- wird beim geplanten Umbau bzw. der Sanierung des

Schiffsanlegers in jedem Fall überschritten, da die geschätzten Gesamtkosten für den Umbau des Anlegers 5 etwa 23,5 Mio. EUR betragen werden.

Das GWB-Vergaberecht sieht in § 119 Abs. 7 GWB die „Innovationspartnerschaft“ als eine der Verfahrensarten des Vergaberechts zur Deckung des Beschaffungsbedarfs öffentlicher Auftraggeber vor. Die Innovationspartnerschaft ist danach ein Verfahren zur Entwicklung innovativer, noch nicht auf dem Markt verfügbarer Liefer-, Bau- oder Dienstleistungen und zum anschließenden Erwerb der daraus hervorgehenden Leistungen. Gem. § 13 Abs. 1 S. 2 SektVO steht dem Auftraggeber zur Vergabe von Aufträgen die Innovationspartnerschaft nach Maßgabe dieser Verordnung zur Verfügung. § 18 SektVO trifft hierzu weitergehende Regelungen, die mit diesem Bauvorhaben erfüllt werden.

Für diese Vorgehensweise hat sich die LPA bewusst entschieden. Denn sie möchte gerade nicht, dass die Beschaffung unter ihren einseitigen, möglicherweise auf unvollständigen eigenen technischen und noch nicht vollkommenen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Vorgaben erfolgt. Sie möchte das Know-How und die innovativen Ideen der Unternehmen einbeziehen, um die beste Lösung für ihren Bedarf zu finden. Das soll im Wege einer funktionalen Leistungsbeschreibung geschehen, die hinsichtlich der technischen Lösung, der einzusetzenden Materialien sowie des Bauverfahrens bzw. des Bauablaufs Optimierungs- und Innovationspotenzial bietet und dieses ausschöpft. Durch die Einbindung der Unternehmen in die Bestimmung der konkreten Maßnahmen für das Projekt verspricht sich die LPA, wirtschaftliche und praktikable Ideen für eine innovative und langfristig optimale Lösung für Bau und Betrieb des Schiffsanlegers zu entwickeln.

Zudem sollen nach der Zielsetzung der LPA innovative Lösungen hier dazu führen, dass eine wirtschaftliche Beschaffung mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis über den Lebenszyklus des Schiffsanlegers gefunden wird. Das kann sowohl durch neue oder verbesserte Produktions-, Bau- oder Konstruktionsverfahren als auch durch neue oder verbesserte Organisationsverfahren erfolgen. Gerade über den Lebenszyklus einer Beschaffung führen innovative Verfahren regelmäßig zu einer Optimierung der Leistung im Verhältnis zu den Kosten.

Die genannten innovativen Leistungen sind derzeit nicht auf dem Markt verfügbar. Vielmehr sollen sie erst vom Innovationspartner entwickelt werden. Die LPA möchte dabei gemeinsam mit einem Innovationspartner untersuchen und entwickeln, welche innovativen Lösungen für die von ihr formulierten Ziele und Wünsche bestehen.

3.2 Ablauf und Zeitplan

Das Verfahren der Innovationspartnerschaft kann, wie bereits in Abschnitt 3.1 beschrieben, in drei aufeinander folgende Schritte eingeteilt werden, die im Folgenden konkretisiert werden:



Abbildung 2 Ablauf des Verfahrens der Innovationspartnerschaft

Das Vergabeverfahren beginnt mit einem EU-weiten Teilnahmewettbewerb. Das Ziel dieses Teilnahmewettbewerbs ist, geeignete Partner zu finden, die die Realisierung der Baumaßnahme im Partnering-Verfahren leisten können. In dem Wettbewerb werden zur Bewertung der Bewerber sowohl Referenzen im Bereich Bau als auch im Bereich Planung gefordert. Die auf der Grundlage des Teilnahmewettbewerbs ausgewählten geeigneten Partner werden anschließend in einem 1. Schritt zur Abgabe indikativer Angebote aufgefordert.

Nach einem Rückfragenkolloquium, der Angebotsprüfung und möglicher Verhandlungen werden die Partner im 2. Schritt zur Abgabe finaler Angebote aufgefordert. Nach Auswertung dieser finalen Angebote wird der Zuschlag an einen Partner erteilt. Die Zuschlagserteilung ist für Ende April 2021 geplant, sodass im Mai 2021 die 2. Phase des Verfahrens, die Partnering-Planungsphase, beginnen kann. Für diese Phase ist ein Zeitraum von ca. 4 Monaten bis Ende August 2021 vorgesehen.

Ab September 2021 sollte dann die 3. Phase des Verfahrens, die Bauphase, beginnen, wenn die Lösung innerhalb des Budgets des Auftraggebers liegt. Ansonsten kann der Auftraggeber, entsprechend der Regelungen im Partnering-Vertrag, das Vertragsver-

hältnis kündigen und von der Realisierung zurücktreten. Aufgrund der in Abschnitt 3.1 ausgeführten Vorteile dieses innovativen Verfahrens geht die LPA aber davon aus, dass dieser Fall nicht eintritt und eine wirtschaftliche und optimierte Lösung gefunden wird, die innerhalb des vorgegebenen Budgets liegt.

Für die Realisierung der Baumaßnahme wird derzeit ein Zeitraum von ca. 16 Monaten angesetzt, sodass der Anleger 5 am Skandinavienkai Anfang 2023 für die neuen Schiffsgenerationen genutzt werden kann. Folgende Darstellung zeigt den zeitlichen Ablauf des Partnering-Verfahrens:

	2021												2022											
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
1) Vergabeverfahren																								
2) Partnering-Planungsphase																								
3) Partnering-Bauphase																								

Abbildung 3 Übersicht Zeitplan Partnering-Verfahren

Während der Partnering-Bauphase ab September 2021 sind folgende Meilensteine für die Übergangslösungen vorgesehen:

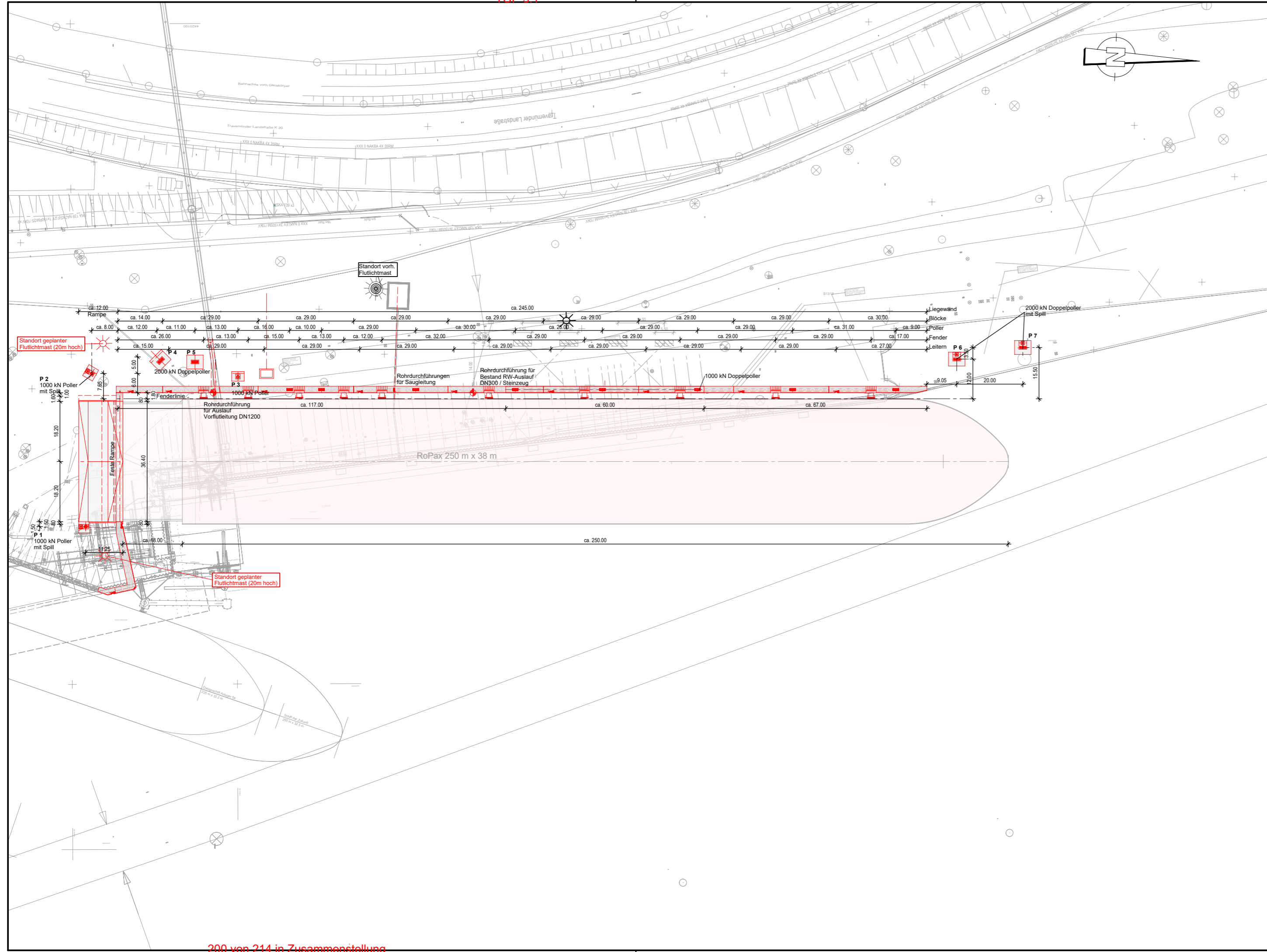
- Ende Oktober 2021 Fertigstellung der Zusatzpoller an Anleger 4
- Ende Dezember 2021 Fertigstellung der Zusatzpoller an Anleger 7

Der Ponton für den Anleger 4 muss ebenfalls bis Ende Oktober 2021 fertiggestellt sein. Derzeit erfolgt die Ausführungsplanung für diese Lösung, sodass kurzfristig die Ausschreibung für den Ponton erfolgen kann.

Im Auftrag

Gez. N. Rostalski


Nadja Rostalski



Lagebezug: UTM, ETRS89

Höhenbezug: m NHN

e			
d			
c			
b			
a			
Änd.-Ind.		Datum	Name

Verfasser	 INROS LACKNER SE Rosa-Luxemburg-Str.16 18055 Rostock Tel: 0381-4567-569 Fax: 0381-4567-559	Bearbeiter	gez. Günzl	
		gezeichnet	gez. Nitz	
	Datum:	13.01.2021	Maße gepr.	gez. Geu
	Auftrags-Nr.:	20170353	Kontrolle 1	gez. Urban
			Kontrolle 2	gez. Günzl

Hansestadt LÜBECK 
 Lübeck Port Authority



Förderantrag
Skandinavienkai Travemünde Umbau Anleger 5
 Lageplan Ausbau Anleger 5

Zeichn.-Nr.:	WL 3 00 01	Datum	Name	Aufgestellt Lübeck, den	
	Maßstab:	1 : 1000	bearb.:		
			gez.:		
		gepr.:			
		691-			

**► Nr. VO/2021/09765
öffentlich**

Lübeck, 15.02.2021

**Vorlage
-öffentlich-**Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

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

**Projektfreigabe Gehwegsanierung Moislinger Mühlenweg
2021 - investiv****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit der Maßnahme Gehwegsanierung Moislinger Mühlenweg zu beginnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

Ja
Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Verkehrssicherungspflicht

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)
Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
Baustellenbedingte Emissionen	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:**Art der Ausschreibung :**

Öffentliche Ausschreibung

Im Moislinger Mühlenweg wurde in den vergangenen Jahren die Benutzungspflicht des zwischen der Fahrbahn (teilw. Parkstreifen) und dem Gehweg verlaufenden Radwegs aufgehoben und eine Tempo 30-Zone angeordnet. Damit ist eine separate Führung des Radverkehrs rechtlich nicht zulässig.

Inhalt dieser, aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht erforderlichen, Maßnahme ist der beidseitige Rückbau des desolaten asphaltierten ehemaligen Radwegs auf rd. 640 m. Hierdurch wird der beidseitig vorhandene rd. 1,90 m breite Gehweg auf rd. 3,40 m verbreitert, was gerade im Bereich der Schule zu einer Entzerrung der Verkehrsströme führt. Durch den Ausbau des Trennbords (Höhenversatz) zwischen dem ehemaligen Radweg und dem Gehweg wird dieser Bereich barrierefrei ausgeführt. Die Wiederherstellung ist analog zu der bisherigen Befestigung des Gehwegs höhengleich in Plattenbauweise vorgesehen. Neben der Wiederherstellung der Oberflächenbefestigung ist der Einbau einer Frostschutz- sowie einer Schottertragschicht anstelle der derzeit nicht frostsicheren ungebundenen Schichten geplant.

Zeitplan:

Es ist angedacht, die Maßnahme im 2. Quartal 2021 auszuschreiben und im 3. und 4. Quartal durchzuführen.

Kosten/Finanzierung:

Die Kosten für die Maßnahmen sind im Finanzplan 2021 enthalten. Die Kostenschätzung für beide Straßenseiten beträgt rd. 400.000,- € brutto. Eine Ausschreibung und Vergabe erfolgt nur nach vorheriger Freigabe der Haushaltsmittel auf dem jeweiligen Produktsachkonto durch den Bereich Haushalt und Steuerung.

- Produktsachkonto 541001.625.7852000 (Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen)

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr
Produkt: 541001 Moisinger Mühlenweg

Anlage zur Vorlage vom 15.02.2021
VO-Nr.: VO/2021/09765

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei investiven Maßnahmen ist zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2021	2022	2023	2024
Erträge	0,00		0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	-535.500,00		-17.849,97	-17.849,97	-17.849,97

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	0,00		0,00	0,00	0,00
Abschreibungen (AfA)	-535.499,00		-17.849,97	-17.849,97	-17.849,97
Anlagenabgang	-1,00				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-535.500,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-240.975,00		-16.065,00	-16.065,00	-16.065,00
Einzahlungen	0,00	0,00			
Auszahlungen	-535.500,00	-535.500,00	0	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-535.500,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt		x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend		x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2021			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001.625.7852000	Gemeindestraßen/Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen/ Tiefbaumaßnahmen	-535.500,00
		Saldo Finanzplan	-535.500,00

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck



► **Nr. VO/2021/09887**
öffentlich

Lübeck, 11.03.2021

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

FREIE WÄHLER & GAL: App zur Beteiligung und Befragung von Einwohner:innen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Hansestadt Lübeck lässt eine App für mobile Endgeräte (Android, iOS) entwickeln, mit der Bürger:innen zukünftig niedrigschwellig und für die Hansestadt Lübeck kostengünstig zu bestimmten Themen befragt werden können.

Vorab wird geprüft, welche Kosten entstehen und welche Fördermittel es möglicherweise hierfür gibt.

Eine Zusammenarbeit mit der TH Lübeck ist anzustreben.

Bereits praktizierte Beispiele anderer Städte sind für die Entwicklung einer App heranzuziehen, insbesondere auch die bekannten Schwachstellen.

Folgende Kriterien sollen erfüllt werden:

1. Neben der Abstimmung mit der App muss eine Abstimmung im Internet oder eine schriftliche Abstimmung möglich sein.
2. Es muss sichergestellt werden, dass nur Einwohner:innen Lübecks abstimmen können.
3. Mehrfachabstimmungen sind auszuschließen.
4. Das Verfahren muss datenschutzrechtlich sauber sein.
5. Es ist ein hoher Sicherheitsstandard anzulegen.

Im zweiten Schritt wird für die Durchführung von Einwohner:innenbefragungen eine Satzung erarbeitet, die folgendes regelt: Gegenstand der Satzung, Gegenstand einer Einwohnerbefragung, Teilnahmeberechtigung, Zugangscodes, Teilnahme an einer Einwohnerbefragung, Beschlussfassung über eine Einwohnerbefragung, Fragestellung, Information, Dauer der Einwohnerbefragung, Bekanntmachung der Einwohnerbefragung sowie Auswertung der Einwohnerbefragung.

Begründung:

In Tübingen ist es seit 2019 möglich, Befragungen von Bürger:innen auch auf dem Smartphone durchzuführen. Die Entwicklungskosten der App betragen 150.000 €, wovon die Stadt 30.000 € übernommen hat, das Land 70.000 € und der Restbetrag von der Entwicklerfirma getragen wurde.

Mit der "BürgerApp" können sich alle Einwohner:innen ab zwölf Jahren an der politischen Willensbildung zu strittigen Themen beteiligen. Die Ergebnisse der Befragungen dienen dem Gemeinderat (hier: der Bürgerschaft und ihren Ausschüssen) als Entscheidungshilfe bei Beschlüssen.

Die App bietet die Chance, auch Menschen für die aktive Teilnahme an Kommunalpolitik zu gewinnen, die sich bisher weder über die Lokalzeitung noch über Radio informieren. Insbesondere junge Menschen ließen sich durch eine solche App erreichen und an demokratischen Prozessen beteiligen.

Lübeck hat bereits Erfahrungen mit der Beteiligung von Einwohner:innen über Befragungen im Internet oder durch Workshops (siehe LÜBECK überMORGEN). Beide Beteiligungsformate sind für bestimmte (z.B. stadtteilbezogene) Fragen und Themen zu begrüßen, erreichen i.d.R. jedoch weit weniger Einwohner:innen als dies mit einer App möglich wäre.

Eine Befragung per App ist einfach, kostengünstig und schnell möglich, zumal lt. Bundesamt für Statistik derzeit 95,1% aller Haushalte über ein Mobilfunkgerät verfügen und auf diese Weise große Teile der Lübecker Bevölkerung erreicht werden könnten.

Auf der Internetseite

<https://publicus.boorberg.de/international-unterstuetzte-e-ids-fuer-fluechtlinge-2/>

heißt es dazu über das Beispiel aus Tübingen:

"Die Verwaltung ist der Überzeugung, dass es bei grundlegenden Entscheidungen des Gemeinderats wichtig wäre, genauer den Willen der Einwohnerinnen und Einwohner zu kennen. Dies kann die Diskussion und Abwägungsprozess des Gemeinderats nicht ersetzen, ist aber ein Hinweis, dass der Gemeinderat auch im Sinne der Einwohnerinnen und Einwohner agiert bzw. einen abweichenden Beschluss gut begründen muss. Daher sind Bürgerbefragungen ein sinnvolles Instrument zur Stärkung der kommunalen Demokratie und eine Unterstützung zur Entscheidungsfindung des Gemeinderats. Dabei muss aber immer klar kommuniziert werden, dass eine Bürgerbefragung nie, auch nicht indirekt, eine Entscheidung des Gemeinderats ersetzt."

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2021/09888**
öffentlich
Lübeck, 11.03.2021

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN & FDP: Nutzung von Social-Media-Kanälen durch die Stadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie Social-Media-Kanäle für die kommunale Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können. Bei der Prüfung ist auf die Expertise anderer öffentlicher Stellen in Schleswig-Holstein, die über entsprechende Erfahrungen verfügen, zurückzugreifen (etwa die Landeshauptstadt Kiel, die Universität zu Lübeck oder die Polizei Lübeck und Ostholstein).

Begründung:

Social Media Kanäle werden derzeit durch die Stadt nicht genutzt. Während etwa die Landeshauptstadt Kiel in der Krise Informationen zur Corona-Lage über ihre Kanäle verbreitet, fehlen entsprechende Angebote in Lübeck. Öffentlichkeitsarbeit der Stadt findet in Lübeck heute ausschließlich über private Kanäle des Bürgermeisters statt, über die aber auch Parteienwerbung und Privates läuft.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

► **Nr. VO/2021/09934**
öffentlich

Lübeck, 22.03.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

Dringlichkeitsantrag des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Daten zu an oder mit Corona Verstorbenen in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.03.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

In Ergänzung der Beantwortung des Bürgermeisters **2021/09670-01-01** zur Anfrage von **BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN VO/2021/09670 - Daten zu an oder mit Corona Verstorbenen in Lübeck möge der Hauptausschuss folgenden Beschluss fassen:**

Die o. g. Auswertung wird laufend fortgeschrieben und ergänzt in schriftlicher Form bis auf Weiteres die regelhafte Berichterstattung des Bürgermeisters in jeder Hauptausschusssitzung.

Anforderungen an die Daten können sitzungsweise ausgeweitet oder angepasst werden.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2021/09942-01**
öffentlich

Lübeck, 20.04.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AT zu Dringlichkeitsantrag des AM Dr. Axel Flasbarth, AM Birte Duggen (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) & Thomas Rathcke (FDP): Modellprojekt für testbegleitetes Öffnen in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

1) Der Bürgermeister wird gebeten, die bei den aktuell durchgeführten Tests an den Teststationen auf der Fläche der Hansestadt Lübeck ermittelten Werte (Anzahl Tests, Altersgruppen, Geschlecht, etc.) zu dokumentieren und auszuwerten. Hintergrund ist, gezielter die Ergebnisse der Tests für weitere Öffnungen zu nutzen und ggfs. mit spezifischeren Maßnahmen der Pandemie entgegenzusteuern.

Der entsprechende Aufwand ist vorab zu ermitteln und zur nächsten Hauptausschuss-Sitzung vorzulegen.

2) Der Bürgermeister wird aufgefordert, ein Konzept vorzubereiten, das nach Abklingen der 3. Welle die sukzessiven Öffnungsschritte mit Anreizen für Schnelltests kombiniert, und hierfür in den Dialog mit der Landesregierung zu treten, um an einer nächsten Gruppe an Modellprojekten teilnehmen zu können. Ziel ist es, durch diese Anreize für möglichst breit angelegtes und häufiges Testen unerkannt Infizierte zu identifizieren und so weitere Ansteckungen und einen Wiederanstieg der Inzidenz zu verhindern.

Elemente eines solchen Konzeptes sind:

- Engmaschiger und verbreiteter Einsatz von Schnelltests auch dort, wo eigentlich keine Notwendigkeit besteht.
- Nutzung von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, Gastronomie, Tourismusbetrieben, Sport- und Kulturinstitutionen nur mit tagesaktuellem Schnelltest (und ggf. mit zusätzlichen Hygienemaßnahmen).
- Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation.

Der Bürgermeister wird aufgefordert, unverzüglich mit der Ausarbeitung eines solchen Konzeptes und mit dem Dialog mit der Landesregierung zu beginnen, um rechtzeitig und gut vorbereitet bei sinkenden Inzidenzen die entsprechenden testbegleiteten Öffnungsschritte beginnen zu können.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2021/10002**
öffentlich

Lübeck, 19.04.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

Dringlichkeitsantrag des AM Thorsten Fürter, Anka Grädner & Bastian Langbehn (alle BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Keine Pflicht Kontaktverfolgung nur digital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Hauptausschuss möge beschließen

Der Bürgermeister wird aufgefordert, davon abzusehen, die Nutzung der digitalen Kontaktverfolgung für Handel, Kultureinrichtungen, öffentliche Einrichtungen und Gebäude städtischer Gesellschaften verpflichtend zu machen. Vielmehr muss es den Bürger*innen weiterhin freistehen, auch auf analogem Weg die Kontaktverfolgung zu gewährleisten.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2021/10006**
öffentlich

Lübeck, 19.04.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: *Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)*

Dringlichkeitsantrag - AM Oliver Prieur (CDU), AM Peter Reinhardt (SPD), Thomas Misch (FW&GAL), Michelle Akyurt (Bü90/Grüne), Birte Duggen (Bü90/Grüne): Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Schwimmen im Sportbad Ziegelstrasse

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, damit den in § 11 Abs. 3 der Landesverordnung zur Bekämpfung des Coronavirus SARS-CoV-2 i.d.F. vom 10.04.2021 genannten Gruppen, unter Einhaltung eines Hygienekonzeptes, das Schwimmen im Sportbad Ziegelstrasse wieder ermöglicht werden kann.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► Nr. VO/2020/09587
öffentlich

Lübeck, 01.12.2020

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Anfrage AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): Thema Istanbul-Konvention

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.12.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. Wie viele und welche Mitarbeiter:innen der Verwaltung in welchen Fachbereichen wurden seit dem 1.02.2018 zum Thema Istanbul-Konvention fortgebildet?
 - a. Gab es Mitarbeiter:innen die zur Istanbul-Konvention (IK) mehrfach fortgebildet wurden?
 - b. Sind für das Jahr 2021 Fortbildungsmaßnahmen im Bereich der IK geplant?
2. Welche Maßnahmen hat die Verwaltung seit dem 1.2.2018 ergriffen um die Istanbul-Konvention (IK) in Lübeck bekannt zu machen?
3. Wie viele und welche präventiven Maßnahmen nach Artikel 12 der IK hat die Hansestadt Lübeck umgesetzt?
 - a. Wie viele finanzielle Mittel wurden dafür eingesetzt? (Bitte nach Jahren und Empfänger:innen aufschlüsseln!)

Begründung:

Anlagen:



► Nr. VO/2021/09790
öffentlich

Lübeck, 18.02.2021

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Thomas Mutz (E-Mail: thomas.mutz@luebeck.de Telefon: 122-1508)

Antwort zur Anfrage VO/2020/09587 von AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): Thema Istanbul-Konvention

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage VO/2020/09587 AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): Thema Istanbul-Konvention

Antwort:

Die Anfrage wurde den Fachbereichen zugeleitet und die Antworten zusammengeführt. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

1. Wie viele und welche Mitarbeiter:innen der Verwaltung in welchen Fachbereichen wurden seit dem 1.02.2018 zum Thema Istanbul-Konvention fortgebildet?

Seit dem 01.02.2018 haben zwei Mitarbeiterinnen aus dem Fachbereich 1- Bürgermeister an mehreren Fortbildungen zu diesem Thema teilgenommen.

- a. Gab es Mitarbeiter:innen die zur Istanbul-Konvention (IK) mehrfach fortgebildet wurden?

Ja, siehe oben.

- b. Sind für das Jahr 2021 Fortbildungsmaßnahmen im Bereich der IK geplant?

In den Bereichen 3.820- Stadtwald und 4.510- Familienhilfen/Jugendamt) ist im Jahr 2021 jeweils eine Veranstaltung/Information zu den Inhalten der Istanbul-Konvention geplant.

2. Welche Maßnahmen hat die Verwaltung seit dem 1.2.2018 ergriffen um die Istanbul-Konvention (IK) in Lübeck bekannt zu machen?

Die Inhalte der Istanbul-Konvention stehen im Fokus der Arbeit des KIK-Arbeitskreises (Kooperations- und Interventions-Konzept), in dem sich regelmäßig Vertreter:innen aus den Bereichen Polizei, Gericht, Jobcenter, Täterarbeit, Frauenhäuser, Frau-

ennotruf, Gemeindediakonie und weiteren Einrichtungen/Institutionen zum Austausch und zur Verbesserung der Zusammenarbeit treffen. Seitens der Stadtverwaltung sind die Bereiche 1.160- Frauenbüro und 4.510- Familienhilfen/Jugendamt in dem KIK-Arbeitskreis vertreten. Themen des Arbeitskreises sind u.a. die Kooperation und Vernetzung der Einrichtungen zum Schutz von Frauen und Kindern vor Gewalt und die Betrachtung der Auswirkung von häuslicher Gewalt auf Kinder und Jugendliche.

3. Wie viele und welche präventiven Maßnahmen nach Artikel 12 der IK hat die Hansestadt Lübeck umgesetzt?

Der Bereich 1.160- Frauenbüro weist darauf hin, dass im Zusammenhang anderer Handlungsschwerpunkte zur Gleichstellung von Frauen und Männern präventive Maßnahmen im Kontext der Umsetzung der Istanbul-Konvention und der Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene eingebunden sind.

a. Wie viele finanzielle Mittel wurden dafür eingesetzt? (Bitte nach Jahren und Empfänger:innen aufschlüsseln!)

./.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau